A ESTRADA DE FERRO SUL DE MINAS

1884 - 1934

Trabalho historico - descritivo, organizado pelo Secretario da Estrada,

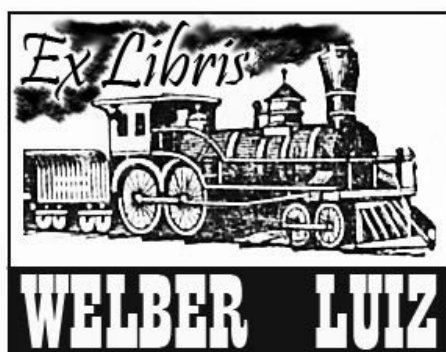
VASCO DE CASTRO LIMA.

COPAG
SÃO PAULO
1934

A ESTRADA DE FERRO SUL DE MINAS

1884 - 1934

Trabalho historico - descritivo, organisado pelo Secretario da Estrada,

VASCO DE CASTRO LIMA.

HOMENAGEM

a todos os cidadãos patriotas que, no correr dos tempos, estiveram, de maneira superior e inteligente, na direção da atual Estrada de Ferro Sul de Minas, principalmente á memoria do Sr.

Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara,

a figura de maior projeção na vida da Cia. Viação Ferrea Sapucaí e, depois, da Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira; e aos Srs.

Dr. Alberto Alvares,

que foi o decisivo elemento da articulação para a defesa dos interesses do Estado de Minas e dos portadores de titulos, facilitando o arrendamento da Companhia ao referido Estado;

Dr. Ismael Coelho de Souza,

o primeiro Diretor da Estrada, na Administração Estadoal, e grande animador dos destinos promissores do proprio federal arrendado ao Estado de Minas Gerais;

Dr. Abraão de Oliveira Leite,

ilustre engenheiro da E. F. Oeste de Minas, que veio trazer o seu concurso valioso á nossa Estrada ;

Dr. Antonio Nogueira Penido,

que, secundado pelos seus auxiliares, Engenheiros Coriolano Gomes de Matos, Benjamin Magalhães de Oliveira, Alexandre Belfort de Matos, Lauro Parente e Armando Gouvêa, — foi a alma da Estrada e o maior contribuinte da sua grandeza e progresso estupendos;

Dr. Alcides Lins,

grande e dignissimo continuador da maravilhosa obra da Administração Penido e que se distinguiu pelo seu tino administrativo e pela sua capacidade de trabalho verdadeiramente *yankee;*

Dr. Benjamin Magalhães de Oliveira,

que se salientou pela sua aplicação ao trabalho e pelo notavel interesse com que sempre norteou os seus atos; e

Dr. Melitão José de Castro Souza

engenheiro de raro valor e experimentado nas lides ferroviarias do país, que atualmente honra a direção suprema da Estrada de Ferro Sul de Minas com o brilho de seu talento fulgurante.

Vista de Cruzeiro, tirada em 1885, apenas alguns mêses depois da inauguração da "Minas e Rio".

Panorama da cidade de Cruzeiro, apanhado do mesmo local em que foi tirada, em 1885, a fotografia anterior. E' curiosa esta comparação.

INDICE

I

FERROVIARIA DO MUNDO E DO BRASIL

a) Pródromos da ferroviaria do mundo.

b) O desenvolvimento ferroviario do Brasil, no século XIX.

c) A Europa e os Estados Unidos já estão no periodo da remodelação. — Nós estamos ainda na época da construção.

I

Ferroviaria do Mundo e do Brasil

a) Pródromos da ferroviaria do mundo.
b) O desenvolvimento ferroviario do Brasil, no seculo XIX.
c) A Europa e os Estados Unidos já estão no periodo da remodelação — Nós estamos ainda na época da construção.

a) — Pródromos da Ferroviaria do Mundo — E' interessante relembrarmos aquí, antes de se iniciar o relato historico da Estrada de Ferro Sul de Minas, os primeiros clarões indecisos da alvorada ferroviaria do mundo. A via ferrea, que foi o grande fator do espantoso progresso universal de hoje, teve a sorte caprichosa que tiveram todos os maravilhosos inventos da humanidade; nasceu de tentativas elementares, ditadas pelo imperio das necessidades sociais e comerciais, no meio da descrença dos povos e com o triste desamparo dos contendores do poder.

Em 1633 foi introduzido o trilho para a diminuição das fricções. Eram eles de madeira, com sete polegadas de largura, colocados horizontalmente, afim de facilitarem o transporte dos vagões ás minas de carvão.

Durante mais de um seculo vigorou esse processo de locomoção, até que em 1738 se utilizou o ferro, consistindo o melhoramento no emprego de espessas chapas desse metal, fixadas á superficie dos trilhos de madeira. Ainda assim, sua generalização só foi adotada em 1767, que a seu turno subsistiu até 1801, quando ao trilho se deu sua atual estrutura.

A idéa do vapôr como agente locomotor, devendo substituir a força-cavalo pelo cavalo vapôr, deveu-se a James Watt, que tentou a experiencia em 1784, construindo sua locomotiva-vapôr, cujo modelo deve existir ainda em Cornwall; infelizmente, porém, não surtiu o efeito almejado. Este só foi devido a George Stephenson, que, em 1825, modificando aquele invento, deu-lhe os moldes praticos, que se foram gradualmente melhorando até nossos dias.

Em 1830 inaugurava-se a linha Liverpool a Manchester. Esse fato, porém, que era uma revolução nos costumes, pelo ganho de tempo, bem-estar e relativa barateza no transporte, pouca influencia causou, faltando-lhe, quer o patrocinio oficial, que á cerimonia deixou de comparecer, apezar de convidado e instado, quer o apoio moral da imprensa, que, poderosa e influentemente solicitada, não revestiu o ato do estímulo e entusiasmo devidos a um acontecimento de tal natureza.

Só aos grandes espiritos daquela época o sucesso impressionou poderosamente, e cita-se que Lord Brongham, ante o evento, não poude impedir que uma lagrima indiscreta se lhe desprendesse dos olhos.

As linhas que se sucederam áquela, inclusive a de Londres a Birmingham, a maior então construida, passariam quasi na indiferença. A cobiça, porém, acordou célere, travando-se grande luta entre os proprietarios de terras e outros personagens importantes, que, tentando impedir a introdução do trilho e da locomotiva, exageraram o preço de desapropriação das terras necessarias ás estradas de ferro, cobrando-lhes o valôr no duplo e triplo.

O progresso, ainda uma vez prevaleceu sobre a ganancia particular, embora a golpes de muito sacrificio pecuniario, pois o custo de construção encareceu de um modo excessivo.

A legislação geral para as estradas de ferro só foi introduzida em 1840, havendo leis especiais para as construidas anteriormente.

O "Jornal do Comercio" de 26 de Agosto de 1895 publicou a seguinte nota sobre a viação férrea do mundo no ano de 1893:

"A VIAÇÃO FERREA DO MUNDO

Em fins de 1893 a rêde ferrea do mundo inteiro media uma extensão de 671.170 kilometros, comprimento que excede 16 vezes e tres quartos a circumferencia da terra no equador em 300.000 kilometros a distancia entre a terra e a lua.

Destes 671.162 kilometros a America tem 360.415, isto é, mais da metade; a Europa 238.550; a Asia 38.783, a Africa 12.384 e a Australia 21.030.

Na Europa em 1893, a maior rêde de viação ferrea era a da Allemanha, com 44.842; seguiam-se-lhe immediatamente a França, com 39.357; a Russia, com 33.551; a Inglaterra, com 33.219; a Austria-Hungria com 29.160; a Italia com 14.184; a Suecia com 8.782 e a Bulgaria com 5.743 kilometros.

A extensão pelos outros estados da Europa variava entre 3.415 (Suissa) e 540 (Servia).

A somma despendida pelo mundo inteiro, com a viação ferrea, eleva-se a... 160.000:000$000, ao cambio de 10 ½.

A Europa gastou 73 milhões de contos, isto é, a Grã-Bretanha 22,3 milhões, a França 13,6, a Allemanha 12,3, a Russia 7,7, a Austria-Hungria 7,3, a Italia 3,5, a Hespanha 2,6, a Belgica 1,2. »

Curioso tambem é o quadro que se segue, organizado em 1899 pelo Sr. Matos Faro e publicado no "O Paiz" de 7 de Abril de 1899:

Estatistica do trafego quilometrico em estradas de ferro, nos principais Estados do mundo em 1897-98, o capital esterlino médio nelas empregado e seu equivalente ao par de mil réis

ESTADOS	QUILOMETROS	VALOR EM ESTERLINO	VALOR EM MIL RÉIS
Grã-Bretanha	34.486	1.089.765.095	9.688.011:694$550
Argentina	14.536	459.340.749 9/4	4.083.539:262$760
Austria-Hungria	31.718	1.002.295.672 4/8	8.910.408:526$155
Belgica	4.572	144.476.190 12/0	1.284.393:334$440
Brazil	14.609	461.647.565 5/8	4.104.046:855$370
Bulgaria	1.664	52.582.760 10/8	467.460:741$145
Central America	302	9.543.265 8/3	84.839:629$705
Chile	2.900	91.640.628 9/8	814.685:185$885
China	515	16.274.111 11/8	144.676:851$980
Columbia	634	20.034.537 7/4	178.111:437$195
Congo	160	5.056.034 1/4	44.948:148$195
Costa Rica	211	6.667.645 14/4	59.275:370$430
Dinamarca	2.237	70.689.684 13/8	628.431:297$840
Equador	092	2.907.219 18/8	25.845:185$215
Egypto	1.880	59.408.407 6/8	528.140:741$195
Finlandia	2.400	75.840.520	674.222:222$800
França	34.524	1.090.965.880 4/0	9.698.686:674$980
Allemanha	45.638	1.442.304.854 18/1	12.822.090:160$070
Grecia	937	29.609.403 0/4	263.227:592$820
Guatemala	564	17.822.522 4/0	158.442:222$360
Italia	15.446	488.096.946 12/8	4.339.181:855$575
Japão	4.034	127.891.940 9/10	1.136.959:350$975
Mexico	12.158	384.195.434 4/8	3.415.497:410$335
Hollanda	4.324	136.639.336 17/4	1.214.723:703$755
Paraguay	250	1.455.832	12.942:346$480
Perú	1.365	43.134.295 15/0	383.463:889$225
Portugal	2.155	69.098.466 10/0	614.285:367$190
Roumania	2.738	86.313.059 18/0	767.323:102$520
Russia	41.704	1.317.855.435 17/4	11.715.734:824$865
Servia	624	19.718.535 4/0	175.297:777$930
Hespanha	9.775	308.892.117 18/4	2.746.050:928$290
Suecia e Noruega	12.028	380.087.406 1/4	3.378.977:039$935
Suissa	3.876	122.482.431 9/4	1.088.868:815$745
Transwaal	1.433	45.283.110 9/3	402.566:851$000
Tunis	415	13.114.089 18/4	116.584:259$370
Estados Unidos	296.986	9.384.821.946 11/0	83.431.067:104$835
Uruguay	1.613	50.971.149 9/8	453.133:518$910
Venezuela	596	18.833.729 2/3	167.431:851$995
Turquia	3.179	100.457.088 15/3	893.063:519$290
Quilometros	609.278	£ 19.248.215.101 14/6	171.116.636:653$310

A esse tempo, como vimos, o Brasil ocupava o 8.º logar no mundo, em extensão quilometrica ferroviaria.

b) O Desenvolvimento Ferroviario do Brasil, no Seculo XIX — Lembramos neste capitulo o desenvolvimento ferroviario no Brasil, no seculo passado, em cujo periodo de tempo foram construidas as primeiras estradas de ferro do mundo, inclusive aquelas que compõem a nossa. Todos sabem que foi em 1825 que George Stephenson explorou a primeira estrada de ferro na Inglaterra. Em 1831, Faraday descobriu o principio da indução eletro-magnetica, que tornou possivel o gerador eletrico, com a sua força oculta extraordinaria. Ha três anos, portanto, em 1931, comemorámos o primeiro centenario da grande descoberta de Faraday em eletricidade.

A locomotiva eletrica, destinada a substituir a locomotiva a vapôr, não deixa de ser tambem a substituta, embora milhões de vezes superior, da "vitória", do "tilbury", das "diligencias", puxados por cavalos.

E' o romance maravilhoso do progresso, realizado pelo milagre da ciencia.

A estrada de ferro veio acordar o mundo da sua letargia enorme. Veio dar-lhe um sangue novo de ressurreição.

E, no entanto, a viação ferrea do Brasil se iniciou em 1854, quando inaugurávamos os nossos primeiros 14 kms. 500 da E. F. Mauá. Em 30 de Abril desse ano, a locomotiva "*Baroneza*" fez o percurso citado em 23 minutos.

Estava lançada a semente. Foi Irineu Evangelista de Souza, depois Visconde de Mauá, que teve a glória de assentar os primeiros trilhos no sólo do Brasil.

F. Pereira Passos, o grande remodelador da cidade do Rio de Janeiro e ex-Diretor da Central do Brasil, em seu livro "As Estradas de Ferro no Brasil em 1879" escreveu:

> "A Estrada de Ferro Mauá deve ser para os brasileiros uma empreza venerada; ella symbolisa o alpha de nossa viação ferrea; ahi sentiu pela primeira vez o sólo da patria o rodar da locomotiva".

Para patentear o esforço e o valôr de Mauá na nossa alvorada ferroviaria, basta lêr-se estas linhas escritas por Alberto de Faria ("Mauá", pag. 163):

> "Nessa época, o transporte sobre trilhos não tinha ainda vencido a desconfiança dos capitaes e a incredulidade dos espiritos, mesmo em paizes mais adeantados.
>
> Thiers, o assombroso homem de acção, dissera, poucos annos antes, que não via necessidade de construir em França mais de 5 kilometros por anno e receiava que a linha de Paris a Bruxellas parasse em St. Quentin por falta de trafego. O sabio Arago combatia a idéa, pelos perigos dos defluxos apanhados á sahida dos tunneis e pelo risco de effeminar os soldados, poupando-lhes as grandes marchas! No Brasil, um espirito lúcido, Bernardo Pereira de Vasconcellos, tinha mêdo de que no segundo dia de cada mez os trens parassem, por estarem esgotadas as cargas no interior.
>
> Mauá pensou que era chegado o momento dos caminhos de ferro no Brasil. Não pensou apenas, fez; e fel-o com o seu dinheiro e o de seus amigos, sem subvenção, sem garantia de juros, contentando-se com uma concessão provincial que assegurava o privilegio de zona de cinco leguas por trinta annos".

Em 1868, tinhamos em trafego apenas 685 quilometros de estradas de ferro.

Era, de fato, um estado de atraso que chegava a ser ridiculo diante dos outros países, pois que a Belgica, por exemplo, possuia o quádruplo desse total; só o Estado de Nova York, na America do Nórte, 7 vezes mais e a Grã-Bretanha tinha 43 vezes a mesma extensão. Os Estados Unidos tinham 100 vezes mais do que nós.

Esse atraso, porém, não foi devido ás altas autoridades responsaveis pelos destinos do país, porque os primeiros atos publicos para a construção das estradas de ferro no Brasil foram quasi contemporâneos da invenção das estradas na Inglaterra.

Poucos anos apenas depois da construção da primeira ferrovia inglêsa, o Padre Diogo Antonio Feijó, Regente do Imperio, sancionou a primeira resolução legislativa, autorizando o Governo a conceder estradas de ferro, mediante certos onus e privilegios.

Esse Decreto teve o n.º 101 e foi baixado em 31 de Outubro de 1835.

Tal esforço do Padre Feijó foi infrutifero, porque ninguem se animou a fazer tão grande empreendimento.

A nossa primeira estrada inaugurada em 1854, talvez ainda tivesse adiado a sua inauguração, se o decreto n.º 641, de 26 de Junho de 1852, com a mesma finalidade, bai-. xado pelo Ministro Francisco Gonçalves Martins, com a rubrica de S. M. o Imperador não viesse acordar os brios da Patria que estavam imersos numa letargía tão dolorosa,

O Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, que foi Diretor da 2.ª Diretoria da E. F. de D. Pedro II, em 1869, publicou o seu livro "Noticia sobre as estradas de ferro do Brasil".

E essa obra que, aliás, foi a primeira publicada, sobre o assunto, em nosso país, começa com as seguintes palavras, que eram bem desoladoras para os nossos fóros de Patria livre, mas que eram o retrato fiel de nosso atraso em materia de transporte ferroviario:

> "As estradas de ferro não teem tido no Brasil o desenvolvimento que fôra para desejar.
> O governo do paiz e os seus habitantes occupam-se de preferencia da politica e entreteem-se na parte especulativa, abandonando em geral o que diz respeito ao bem estar material do povo.
> A tribuna legislativa tem sido abrilhantada por longos discursos, muito eloquentes, mas cujo resultado final, póde-se bem dizer — *inania verba et preterea nihil.* A nossa legislação é já immensa, as leis annuaes e os regulamentos do governo formam grossos volumes. O espaço, porém, percorrido pelas nossas vias ferreas está na razão inversa dos discursos proferidos nas camaras, da legislação e das decisões do governo.
> Os grandes homens do paíz são os que mais fallam; e quanto mais fallam, mais sóbem.
> Nesta atmosphera não podem medrar as estradas de ferro"

A titulo de curiosidade, transcrevemos, abaixo, o decreto 101 e a Lei 641, já citados:

"DECRETO N.º 101 — De 31 de Outubro de 1835

(Poder Legislativo)

O Regente, em nome do Imperador, o Sr. D. Pedro II, ha por bem sanccionar, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembéa Legislativa :

Art. 1.º — O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros.

Art. 2.º — Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre estas fôr construida, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo eguaes ás que existem, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3.º — O Governo poderá conceder a estas companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5.º, 6.º, 7.º 9.º e 13.º do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr applicavel.

Art. 4.º — As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1.º — Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis;

§ 2.º — Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhe parecer melhor.

§ 3.º — Começar a estrada no prazo de dous annos a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estradas.

§ 4.º — Ficar sujeitas a multas e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5.º — Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino de Abrêu, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Justiça e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 31 de Outubro de 1835, 14.º da Independencia e do Imperio — *Diogo Antonio Feijó.* — *Antonio Paulino Limpo de Abreu*".

Lei n.º 641 — de 26 de Junho de 1852

Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e São Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sanccionar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléia Geral Legislativa:

Art. 1.º — O Governo fica autorizado para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por um prazo que não excederá a 90 annos, contados da incorporação da companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1.º — A companhia emprezaria terá o direito de desapropriar, na fórma da lei, o terreno de dominio particular que fôr necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente, para o mesmo fim, concedidos os terrenos devolutos e nacionaes e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que forem de direito.

§ 2.º — O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro.

§ 3.º — Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção, bem como, durante um praso determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a companhia em suas officinas e custeio da estrada.

§ 4.º — Durante o prazo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de um como de outro lado e na mesma direcção deste, salvo se houver accôrdo com a companhia.

§ 5.º — Durante o mesmo privilegio, a companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em uma tabella organizada de accôrdo com a companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6.º — O Governo garantirá á companhia o juro até 5% do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento deste juro.

§ 7.º — Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a companhia tiver feito dividendo de 8%, pelo menos.

§ 8.º — Fixará o Governo, de accôrdo com a companhia, o maximo de dividendos, dado o qual, terá logar a reducção nos preços da tabella de transporte.

§ 9.º — A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço de construcção e custeio do caminho de ferro senão pessôas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional e sendo estrangeiro participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

§ 10.º — A companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

§ 11.º — O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem, nem a respectiva companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12.º — No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando uma multa de 4:000$ a 20:000$ na falta de cumprimento em

um ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto, si a companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo fôr marcado.

§ 13. — O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, si o julgar conveniente, convencionando-se com a companhia sobre a época e a maneira de o realizar.

§ 14. — Por meio dos necessarios regulamentos, e de intelligencia com a companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia, do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até 200$, e de prisão até tres mezes, e solicitando do Corpo Legislativo providencia acerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sórte da empresa, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2.° — Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo egualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no artigo antecedente. Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a oportunidade das empresas e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3.° — O Governo restituirá a Thomaz Cockrane a quantia de 4:000$ e o respectivo juro de 6% ao anno, que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construção da estrada de ferro, que foi reconhecido sem vigôr.

Art. 4.° — Ficam sem vigôr as disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1852, 31.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Majestade, o Imperador,

Francisco Gonçalves Martins".

A nossa politica ferroviaria, até 1849, não passou do terreno das cogitações — A primeira tentativa, em 1835, levada a efeito pelo Decreto de Feijó, passou para o ról das cousas desinteressantes. O Governo não amparou o interesse privado e só em 1840 é que houve a primeira concessão. Esta foi feita a Thomáz Cockrane, para uma estrada do Rio de Janeiro a São Paulo. Faltava, porém, a garantia á concessão e sem ela não era possivel a entrada de capitais no país. Só em 1849 é que ela foi concedida, a requerimento de Cockrane, que organizou a Companhia. A concessão feita a esse senhor foi declarada caduca em 1853, porque ele, tendo preferido construir a estrada sem favôres do Governo, não o poude conseguir.

O Decreto de 7 de Agosto de 1852 veio regular as bases da concessão para a estrada do Rio a S. Paulo e Minas. O de n.° 1245, de 13 de Outubro de 1853, regulou a concessão da estrada de Recife a Agua Preta; e o de n.° 1299, de 19 de Dezembro do mesmo ano, a concessão da Estrada de Ferro da Baía a São Francisco.

Em 1857, as Companhias organizadas eram a de Pedro II, a de Pernambuco e a de Baía a S. Francisco.

Até 1865, nenhuma nova linha foi concedida. Aí, entrámos na fáse dolorosa da Guerra do Paraguái. Todas as nossas preocupações economicas se restringiam ás despêsas militares.

Foram feitas, então, apenas algumas concessões sem garantias de Estado, como a do Decreto n.° 3.590, de 17 de Janeiro de 1866, pelo qual foi concedido a João Carlos Morgan privilegio para a construção de uma estrada de ferro, de Cachoeira á Chapada Dimantina, na provincia da Baía. Esse empreendimento, entretanto, fracassou.

Nas mesmas condições, ainda foram feitas as seguintes concessões:

em 1871 — Estrada de Ferro Paraná;
E. F. S. Catarina ao Rio Grande do Sul;
E. F. de Paraíba do Norte á Lagoa Grande; e
Estrada que, partindo da de Pedro II, fosse a Itajubá.

em 1872 — a E. F. do Porto Novo do Cunha á Santa Rita de Meia Pataca, em Minas.

Em 1873, viu-se a necessidade de se animar a iniciativa privada com recursos pecuniarios. A situação, porém, era de temôr e de irresolução. As condições financeiras do país haviam ficado bastante agravadas pelo dispendio de 500.000:000$000 com a Guerra provocada por Lopez.

No dia 24 de Setembro de 1873, foi baixado o Decreto legislativo n.º 2.450, estabelecendo o regime de subvenção quilometrica ou garantia de juros, limitando uma ou outra a 7% do capital fixado e durante 30 anos.

Em fins de 1873, o Brasil tinha, em trafego, 1.523,780 quilometros e um capital garantido de 54.316:977$777, distribuido do seguinte modo:

Estrada de Ferro de Pernambuco	12.000:000$000
Capital adicional	4.316:977$777
Estrada de Ferro da Baía	18.000:000$000
Estrada de Ferro - São Paulo	20.000:000$000
Soma	54.316:977$777

A responsabilidade do Governo geral, sob a rubrica de garantia de juros, era :

Adiantamento da garantia de 2% provinciais ás Estradas de Ferro da Baía, Pernambuco e S. Paulo	654:450$333
Garantia de juros ás estradas de ferro	1.258:806$373
Soma	1.913:256$706

Em 1884 (ano em que foi inaugurada a E. F. Minas e Rio, hoje parte integrante da nossa Estrada), o total geral das linhas em trafego, no Brasil, era de 5.750,650 quilometros.

A lei n.º 3.397, de 24 de Novembro de 1888, que orçava a receita e despesa do Imperio, limitou a Rs. 30:000$000 o capital por quilometro, e reduziu os juros a 6%, para futuras construções; e o Decreto n.º 862, de 16 de Outubro de 1890, veio consolidar esse dispositivo.

Em 1889, quando foi proclamada a nossa Republica, tinhamos em trafego 9.973,000 quilometros de linhas férreas; e a responsabilidade de juros, provincial e geral, era sobre o capital de 259.093:471$601.

Já nessa época, o Governo Imperial tentava a modificação da nossa politica ferroviaria, para instituir o regime de arrendamento, mas só em 1896 é que foi realizado esse plano.

Nesse ano de 1896, eram de administração e propriedade do Estado as seguintes estradas: Central do Brasil, Sobral, Porto Alegre a Uruguaiana, Central de Pernambuco e S. Francisco a Paulo Afonso. As demais eram de administração privada, com fiscalização do Governo.

A lei n.º 427, de 9 de Dezembro de 1896, que regulou o resgate do papel moéda, autorizou o Governo a arrendar as estradas de sua propriedade e administração, mediante concorrencia publica.

Este foi o primeiro passo da fáse atual da nossa evolução ferroviaria.

Em 1897, foi arrendada a E. de Ferro de Sobral; em 1898, a de Porto Alegre a Uruguaiana e a de Baturité; e, em 1900, a de S. Francisco.

O Decreto n.º 41.111, de 31 de Julho de 1901, aprovou a compra da "Great Western of Brasil Railway".

Em 1901 foram arrendadas a E. F. Baía a S. Francisco e Ramal de Timbó; e em 1902, a Central da Baía e a *E. F. Minas e Rio.*

Dessa data para cá, o nosso progresso tem-se acentuado mais, embora ainda o seja com relativa morosidade. Os nossos estadistas do seculo atual compreendem melhor o alcance estupendo e a eficiencia redentora do transporte facilitado.

c) — A Europa e os Estados Unidos já estão no periodo da Remodelação — Nós estamos ainda na epoca da Reconstrução — O seculo XIX foi o seculo das construções ferroviarias do mundo. No presente, entretanto, a maior preocupação parece que não é abrir novas estradas. O que se observa na Europa e nos Estados Unidos é a remodelação das diretrizes antigas.

No seculo passado, atenderam á necessidade de ligar centros; no atual, atendem ao aperfeiçoamento dos traçados.

Nos Estados Unidos, por exemplo, a "Illinois Central" construiu uma grande linha com 250 quilometros, de Edgewood a Fulton, para substituir o trajeto anterior, muito longo.

Nos Apeninos (Italia) está em marcha um empreendimento notavel: "a nova diretissima de Bolonha a Florença". Para conservar um raio minimo de 600 metros e rampa maxima de 1,2%, tem de percorrer cerca de metade de sua extensão em tuneis e passando por 40 pontes.

Entre esses tuneis, foi recentemente concluido um, que é o mais direito tunel do mundo; é o grande tunel dos "Apeninos", que mede 18.510 metros e é inteiramente retilineo. Sua mais acentuada inclinação é de 5,77 por 1.000. Só o tunel de Simplon é maior que ele em todo o mundo. Para se avaliar a obra maravilhosa que é, basta lembrar-se que a sua construção foi começada em 1920, tendo sido necessario tirar 1.448.000 metros cubicos de terra e fazer muros com o comprimento de 423.000 metros. Na galeria subterranea trabalhavam, em média, 1.300 operarios por dia, e nas obras exteriores 550 operarios. Para se desfazerem os rochedos, foram empregadas mais de 967 toneladas de dinamite. Todas as instalações mecânicas: perfuradores, ventiladores, aparelhos de tração, de iluminação, de defesa contra os gazes — eram acionadas por motores térmicos e elétricos de uma potencia de 17.785 HP.

Empreendimentos de tal monta são de construção sobremaneira custosa; apresentam, porém, um resultado muito mais eficiente no trafego, que se torna sensivelmente mais favoravel.

Para não irmos tão longe, poderemos, entretanto, citar como raros exemplos brasileiros de aperfeiçoamento dos traçados alguns da Cia. Paulista, da Sorocabana, da Central do Brasil, da Leopoldina, que já têm promovido modificações nesse sentido.

A Europa e os Estados Unidos já construiram as estradas que deviam construir, ligando os pontos de contacto essencial. Agora estão remodelando a obra feita. Isso, porém, não acontece com o Brasil. Ainda estamos muito atrasados em materia ferroviaria. Quer dizer que não trilhamos ainda a éra das remodelações. Precisamos construir muito.

Não podemos ainda falar com orgulho do nosso desenvolvimento no terreno das estradas de ferro, porque só possuimos 33.000 quilometros de via em trafego.

Com a superficie territorial do nosso país, si tivéssemos 100.000 quilometros de ferrovia, ainda nos poderiamos considerar atrasados nessa materia.

II

UM RELANCE DE OLHOS DE 1884 A 1934

NA

E. F. SUL DE MINAS

II

Um relance de olhos, de 1884 a 1934,

Na E. F. Sul de Minas

A atual Estrada de Ferro Sul de Minas compõe-se de três antigas ferrovias que haviam sido organizadas para terem vida independente, mas que varias circunstancias reuniram sob uma unica administração.

No presente historico, procuramos descrever todos os fatos principais que se deram desde a organização de cada uma das estradas primitivas até hoje.

São as seguintes as estradas que compõem a "Sul de Minas" : E. F. Minas e Rio, E. F. Sapucaí e E. F. Muzambinho; a primeira inaugurada em 1884, a segunda em 1891 e a terceira em 1892.

Das três, durante os periodos de sua vida independente, a Minas e Rio foi a que apresentou melhores resultados. Era a mais bem construida e o seu serviço, em geral, ótimo.

A Muzambinho e a Sapucaí rivalizavam-se em importancia e progresso. Mas a primeira apresentava melhores condições técnicas. A Sapucaí era uma estrada pobre de recursos e ainda tinha a desvantagem de ser construida em terreno mais acidentado que o da outra.

As três estradas tiveram vida independente até 1910, quando, depois de encampadas pelo Governo Federal, formaram a Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras — Rêde Sul Mineira. Esta companhia foi instituida com o arrendamento da Minas e Rio e Muzambinho á Sapucaí.

Foi um máu passo que o Governo Federal deu, entregando duas estradas de maior importancia a uma terceira de condições inferiores.

A Sapucaí, para o arrendamento das outras duas, apresentou uma proposta que nunca poderia cumprir. Fê-la, porém, na esperança de obter a modificação do contrato de 1910, cujas clausulas conhecêra antecipadamente, pelo edital de concorrencia.

A Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira, cujos dirigentes devem ter tido muitos desgostos, por estarem assistindo ás constantes e graves irregularidades do trafego, sem poderem ao menos remediá-las, por falta de recursos, chegou a sentir o seu credito exgotado. O pessoal era insuficiente e mal pago; o material fixo e rodante mal conservado.

A grande guerra, como consequencia natural, trouxe o encarecimento de todas as despêsas de custeio.

Além disso, a fiscalização federal não tinha contemplação para com ela: exigia dos seus diretores a regularização do trafego e melhor conservação de sua via permanente e de seu material rodante. E aplicava-lhe multas repetidas e desmoralizantes.

Entretanto, de quem era a culpa de tudo isso?

Do proprio Governo Federal. Para a concorrencia que fez para o arrendamento de suas estradas de ferro que constituiram depois a Rêde Sul Mineira, apareceram companhias idoneas, como a Mogiana e a propria Minas e Rio, capazes de tomar um encargo de tal relevancia. E, no entanto, o que fez ele ? Entregou-as a uma companhia falida, cuja propria existencia já se arrastava com muito sacrificio.

Quando, em 1922, foi contratado o arrendamento pelo Estado de Minas, viu-se mais clara a necessidade da quasi reconstrução da Estrada. Era a preocupação mais absorvente que atormentava o Governo Estadoal. E' sabido que a Rêde Sul Mineira, em 1922, estava em pessimas condições de conservação. Era, além disso, precária a sua vida financeira e pesadissimo o serviço de sua divida.

Mas, a sua passagem para o Estado de Minas foi para ela uma ressurreição.

O contrato de 1922 foi muito oneroso para o Estado, que o aceitou mesmo assim, porque sentiu a necessidade de arrendar a Estrada, para torná-la um instrumento util ao seu progresso.

O Governo Federal, arrendando essas Estradas em condições tão lastimaveis ao Estado de Minas, fez um negocio de rara felicidade e no entanto, no contrato que fez com o grande estado Central, não mostrou a liberalidade que devêra mostrar.

Nos primeiros anos do arrendamento, os recursos fornecidos á Estrada o foram em pequenas parcelas.

O seu progresso era lento e acanhados eram os passos que dava para alcançar as outras estradas mais felizes e mais favorecidas.

Os auxilios mineiros, depois, foram-se tornando mais liberais, até que o Estado lhe abriu a bolsa para atender a todas as suas urgentes necessidades.

Foram gastos, no seu aparelhamento e aperfeiçoamento das instalações fixas e do material rodante, cerca de seis dezenas de milhares de contos.

Felizmente, porém, os resultados corresponderam aos sacrificios.

O periodo da Administração Estadoal

Terminada a Guerra exterminadora e deshumana que os povos chamam de "Grande", o Brasil ficou sob uma estranguladora crise de transportes, principalmente porque durante os quatro anos de sua duração, ficou sacrificada, quasi que por completo, a importação de material rodante e fixo. O trafego, pois, tinha de ser pouco seguro e muito irregular.

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de propriedade federal, resgatou-se para ser entregue ao Governo do Estado sulino e a mesma cousa fez o Estado de Minas, arrendando as estradas Sapucaí, Minas e Rio e Muzambinho, sob a denominação unica de Rêde de Viação Sul Mineira.

Em 1922, já sabemos de sobejo, era simplesmente lastimoso o estado da Rêde de Viação Sul Mineira.

O seu primeiro Diretor e, portanto, o representante do Estado de Minas, disse que era uma estrada quasi falída.

O então Ministro da Viação, Dr. Pires do Rio, depois de dizer que "a Auxiliaire, desprovida de recursos financeiros, enfrentava uma situação precária em todas as linhas de sua vasta rêde", acrescentava que "na Sul Mineira eram as cousas peióres do que na Auxiliaire".

Foram aqui empregados grandes capitais e maiores esforços e agora, passados doze anos de administração estadoal, podemos dizer, sem erro, que a situação da estrada está radicalmente transformada.

A circulação é segura e não ha atrasos nos transportes. O comercio está bem servido e os viajantes têm todo o conforto. Os serviços estão muito bem organizados e os empregados desfrutam garantias e concessões invejaveis.

Foram inaugurados os ramais de Lavras, Delfim Moreira, Três Pontas, Machado e S. Gonçalo do Sapucaí e assim ficou bem mais ampliada a zona da via férrea. Em 1922, tinhamos 1.142 kms. de extensão e, em 1934, 1.410,253.

Vereis, pelas paginas seguintes deste trabalho, que a Estrada, emquanto esteve sob a administração particular, fiscalizada pelo governo federal, apresentou sempre um progresso muito relativo e que só depois de ter passado para o Estado de Minas, mediante arrendamento, é que começou a prosperar e a progredir de um modo tal, que é hoje justamente apontada entre as melhores estradas do Brasil.

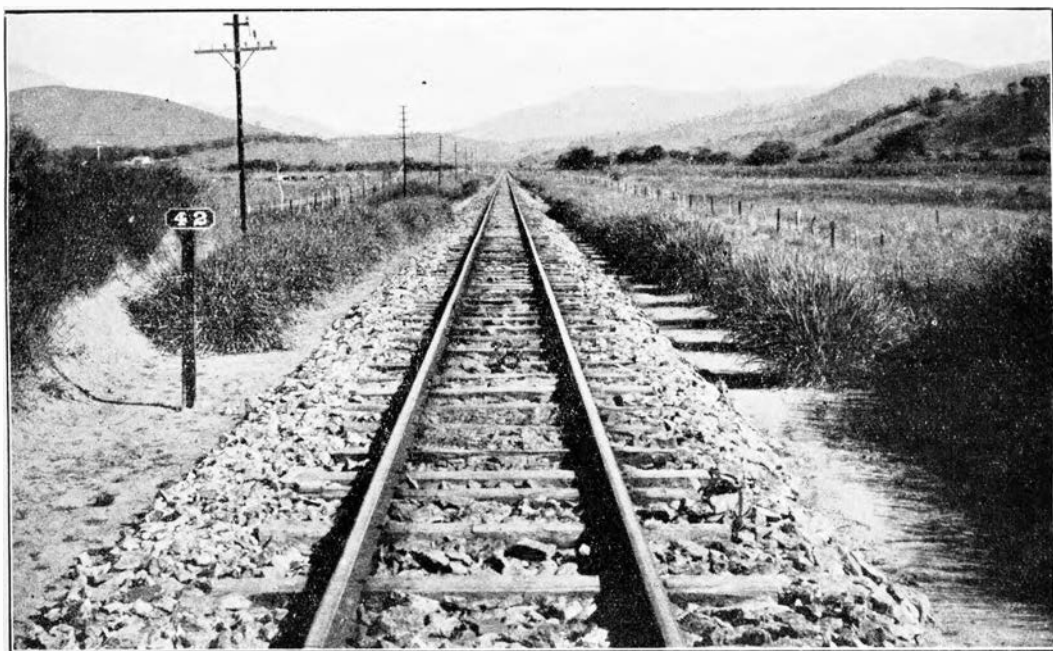
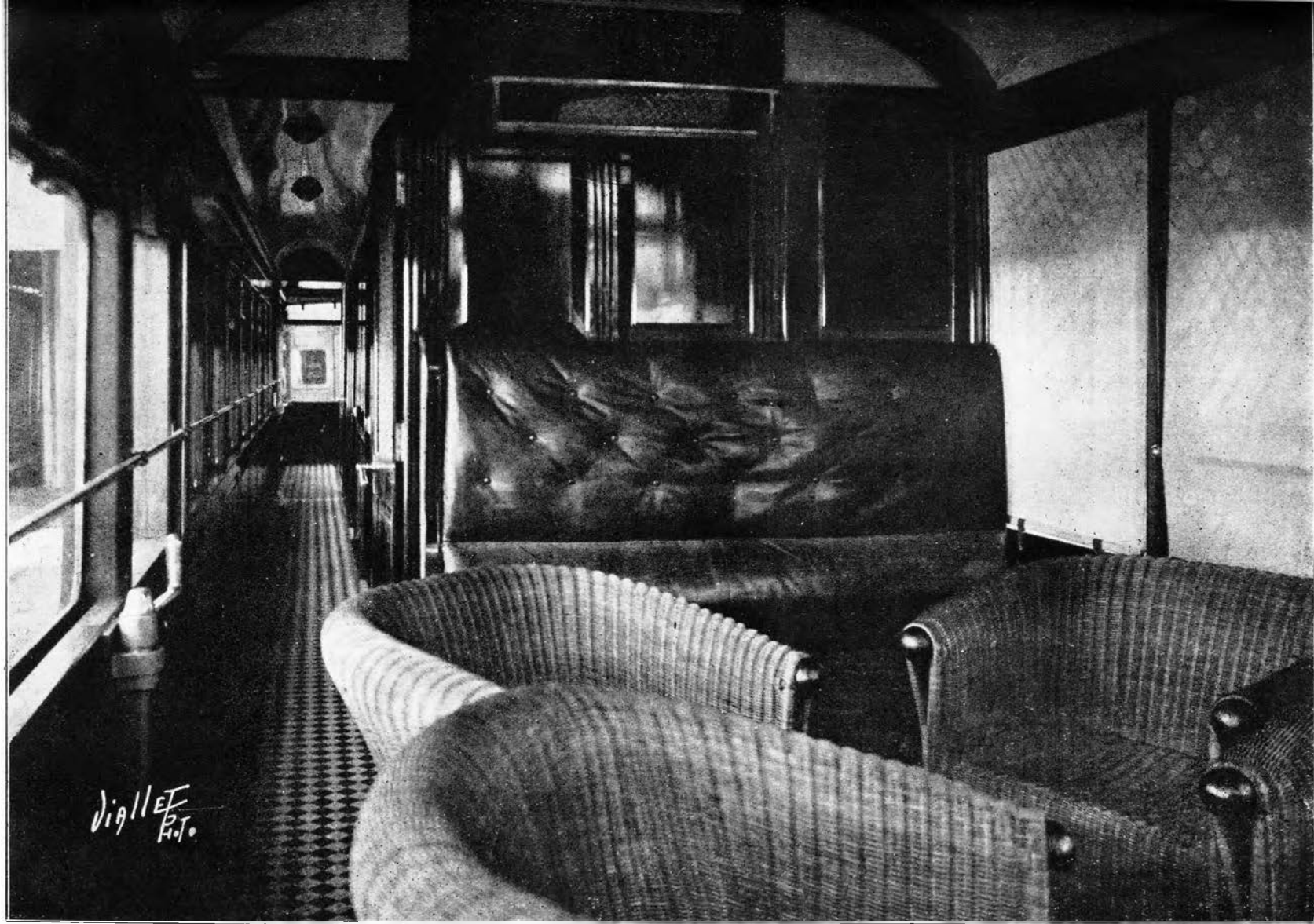
O Estado, principalmente na gestão do grande e notavel patriota Dr. Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, proporcionou a esta ferrovia todos os meios necessarios para que o seu material fixo, rodante e de tração fosse trabalhado e adquirido de modo a dar aos seus funcionarios e ao publico que a frequenta, a alegria do trabalho e os beneficios do conforto.

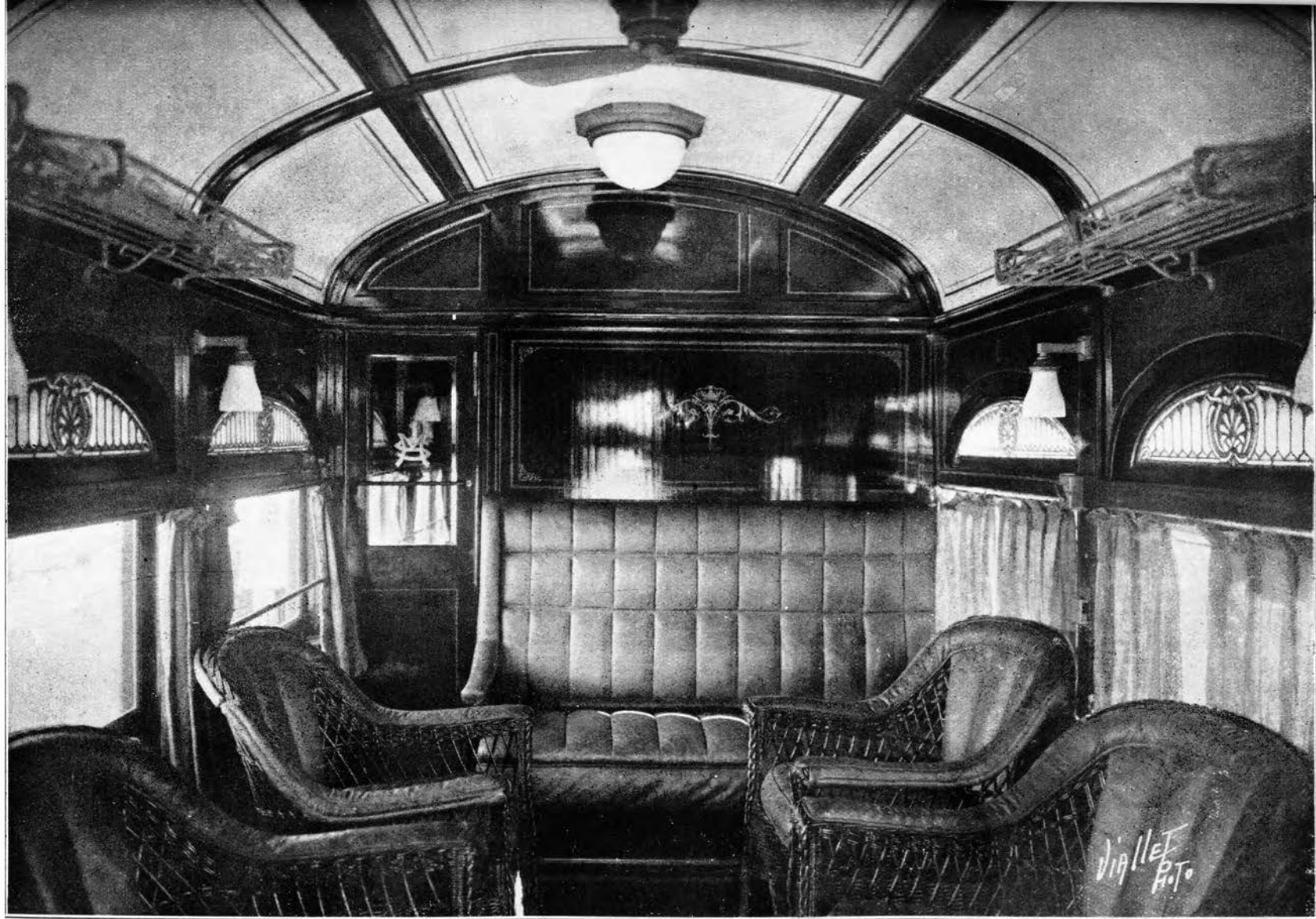
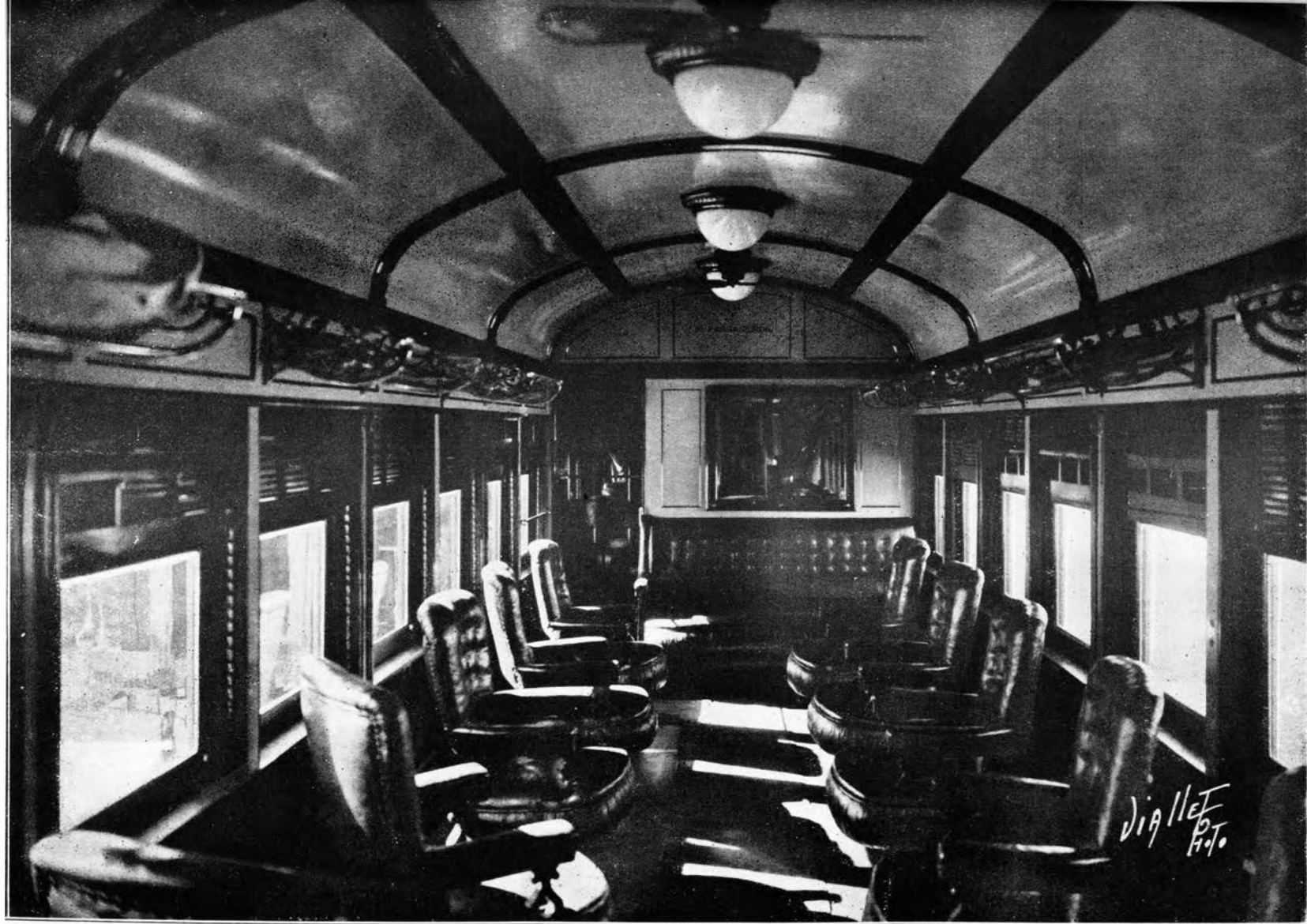
A Sul de Minas teve a felicidade de, principalmente nos ultimos tempos, de 1922 para cá, ter á frente de seus destinos, até então incertos, engenheiros de reconhecido valôr e abalisados profissionais.

O seu frequentador leva bôa impressão dos serviços. O seu empregado tem as garantias mais sólidas e as vantagens mais democraticas.

Podemos dizer hoje que a Sul de Minas é uma bôa estrada.

Ela venceu no seio ferroviario do Brasil.

Um belo Trecho da Serra da Mantiqueira, vendo-se á esquerda o leito da linha e o Viaduto do Km. 21.

Um trecho de linha, entre as estáções de Passa Quatro e Itanhandú.

Vista do interior do Carro A - 1, (da Administração).

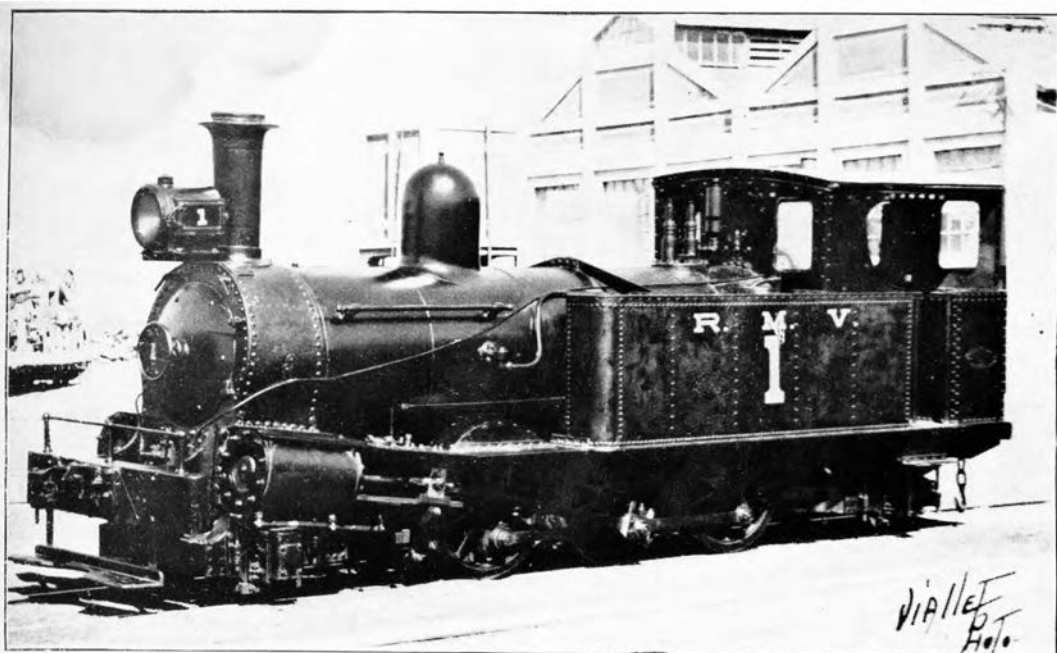
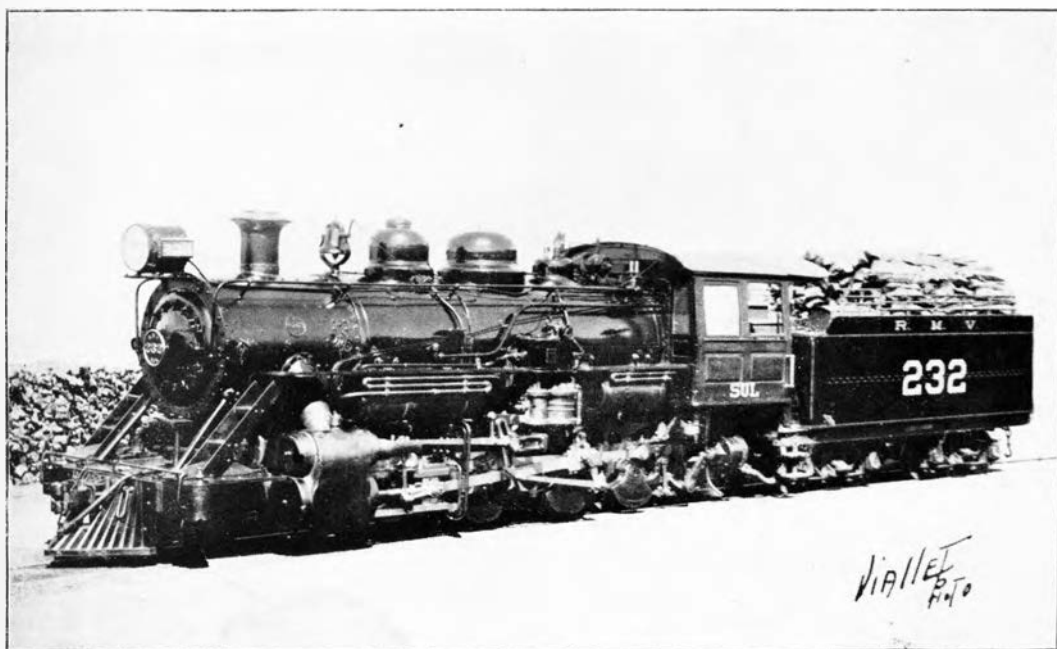
Um detalhe do interior do Carro A-7 (Presidencial).

Outro detalhe do interior do Carro A-7 (Presidencial)

Um carro - salão da Estrada (Vista interna).

III

ESTRADAS PRIMITIVAS

a) Estrada de Ferro Minas e Rio.
b) Estrada de Ferro Muzambinho.
c) Estrada de Ferro do Sapucaí, posteriormente
Cia. Viação Ferrea Sapucaí.

Grupo tirado á bôca do Tunel da Mantiqueira, lado paulista, quando ainda estava em construção aquela importantissima obra de arte. Das três visitas que S. M. o Imperador fez á Minas e Rio, esta foi a primeira (25/6 1882).

Nesta fotografia, além da familia imperial, composta de S. M. o Imperador D. Pedro II, S. M. a Imperatriz D. Terêza Cristina, S. A. a Princeza Isabel, S. A. o Conde d'Eu e S. S. A. A. os principes D. Pedro Augusto e D. Augusto (netos do Imperador e filhos da Princeza D. Leopoldina), figuram ainda, entre outras pessôas de assinalado destaque na época os Srs.: Conselheiro de Estado e Senador do Imperio Dr. Joaquim Delfino Ribeiro da Luz; o Barão da Laguna (Senador do Imperio e Camareiro de S. M.); o Visconde do Bom Retiro (Senador do Imperio); o Conselheiro e Senador Afonso Celso (Visconde de Ouro Preto); o Dr. Cristiano Benedito Otoni (Senador do Imperio e construtor da E. F. D. Pedro II); a Baroneza de Fonseca Costa (Dama da Imperatriz); o Dr. Afonso Pena (então Ministro da Agricultura e Viação); Mr. Herbert Hunt (a alma da Minas e Rio no seu periodo de construção); os Engenheiros Burnier e Alvim (da E. F. D. Pedro II); o Eng.º Fiscal Francisco Miranda de Azevedo; o Dr. Miranda de Azevedo, irmão do Eng.º Fiscal (Medico da Cia.); o Deputado Geral Dr. Olimpio Oscar de Vilhena Valadão; o Eng.º Ferreira Pena; o Dr. Parreiras Horta (do Ministerio da Agricultura); e Major Manoel de Freitas Novais (o fundador de Cruzeiro).

A primeira locomotiva importada para os serviços da Serra da Mantiqueira. Trabalha desde o periodo da construção da "Minas e Rio" e ainda hoje faz o serviço de manobras em Cruzeiro.

Tipo das locomotivas que fazem hoje o serviço da Serra da Mantiqueira (Consolidation).

III

ESTRADAS PRIMITIVAS

a) Estrada de Ferro Minas e Rio
b) Estrada de Ferro Muzambinho
c) Companhia Viação Ferrea Sapucaí.

Vamos estudar, cada uma de per si, as estradas de que se compõe a atual Estrada de Ferro Sul de Minas.

a) ESTRADA DE FERRO MINAS E RIO

HISTORICO — A Estrada de Ferro "Minas e Rio" se originou de uma concessão feita em 1875, pelo Governo Imperial ao Brigadeiro José Vieira Couto do Magalhães e ao Visconde de Mauá, com a denominação de Estrada de Ferro Rio Verde.

Em 28 de Agosto do mesmo ano, os engenheiros Raimundo Teixeira Belfort Roxo e José Wirth foram encarregados, por aquele Governo, da verificação, no terreno, dos respectivos estudos.

No dia 3 de Maio de 1876 foi aceito o projeto de entroncamento na 4.ª Secção da Estrada de Ferro D. Pedro II, sendo designada a povoação de Três Corações para término da linha; e em 10 de Junho ficou assentado definitivamente que seria essa povoação o ponto terminal, no caso de ser insuficiente o capital garantido para levá-la além desse ponto.

Em 12 de Setembro de 1877 (Decreto n. 6.683), quando foram aprovados os estudos da companhia, o Estado deu a garantia dos juros de 7%, pelo praso de 30 anos, ao capital adicional de Rs. 2.150:000$000. O capital afiançado e garantido ficou, assim, elevado a 16.150:000$000, pois que era de 14.000:000$000, de acordo com o Decreto Imperial n. 5952, de 23 de Junho de 1875.

O Governo Imperial, por despacho de 30 de Abril de 1878, declarou oficial o orçamento organizado pelo Conselheiro Lossio, na importancia de 15.495:253$085, para a construção da estrada.

Em Londres, a 24 de Abril de 1880, organizou-se uma companhia com o nome "The Minas and Rio Railway", com o fim de construir a estrada. Para que essa Companhia pudesse funcionar no Imperio, o Governo Imperial deu a respectiva autorização, pelo Decreto n. 7.734, de 21 de Junho do mesmo ano de 1880.

Em 21 de Abril de 1881, tiveram começo os trabalhos de construção, tendo sido, em 3 de Maio (decreto n. 8.068), aprovada uma modificação no traçado da linha nos seis primeiros quilometros (distancia que hoje corresponde ao trecho de Cruzeiro a Rufino de Almeida). Essa Companhia inglesa tinha como representante no Brasil Mr. Hunt.

A INAUGURAÇÃO DO TUNEL GRANDE E O TREM INAUGURAL — Aproximava-se 1884. As linhas, atacadas em diversos pontos, já estavam em adiantado passo. A Serra da Mantiqueira, sentinela indormida, oferecia aos construtores as mais serias dificuldades. Deter e concentrar ali todos os esforços na perfuração daquele colosso, para fazer o tunel, não seria o mais aconselhavel. E assim foi que, emquanto se procedia á perfuração de ambos os lados, fez-se, com trilhos, o chamado plano inclinado por cima da serra quasi indomavel. Pelo plano inclinado passaram os primeiros carros e o material necessario para as obras de avançamento, além de uma pequena locomotiva que, pela sua conformação, era denominada "Tatuzinho".

Em 5 de Março de 1883, quando as linhas não estavam concluidas, foi inaugurado o Tunel Grande, com a honrosa presença de S. M. o Imperador D. Pedro II. As primeiras locomotivas que o atravessaram foram as de ns. 1 e 2 ("Joaquim Delfino" e "Tomás Coelho").

A construção da estrada terminou em 1884. E, no dia 14 de Junho desse ano, depois de examinadas todas as obras pelos engenheiros Burnier e Alvim, foi ela aberta ao trafego desde Cruzeiro até Três Corações do Rio Verde, com a extensão de 170 quilometros.

De Cruzeiro a Passa Quatro, o comboio especial foi guiado por Tomás Morton ; e de Passa Quatro a Três Corações foi levado por Henrique Turner, ambos de nacionalidade inglêsa.

Atrelada á composição, que levava a figura insinuante de D. Pedro II, a locomotiva n.º 7, denominada "Couto de Magalhães" vencia os espaços, toda ornamentada de flôres, reluzente nos seus metais polidos e na faceirice de sua pintura nova.

Contam os ilustres filhos de Henrique Turner, residentes em Cruzeiro, que o trem inaugural, com sete carros lotados de passageiros, fez o percurso de Passa Quatro a Três Corações (135 quilometros) em duas horas e trinta e cinco minutos. Sem duvida, foi um "record" para aqueles tempos, pois a proeza significa uma velocidade de 52kms.200 por hora.

A locomotiva "Buarque de Macedo" (n.º 8), escoteira, precedendo de 10 minutos o trem inaugural, foi incumbida de patrulhar a linha, sendo conduzida pelo maquinista inglês Charles Beek.

Na sua corrida desabalada, o primeiro trem apenas parou duas vezes em todo o seu percurso de Passa Quatro a Três Corações : em Carmo, para abastecimento de agua, lubrificação e renovação do fogo e ainda para receber o então Barão do Monte Verde ; e em Contendas, para receber o Barão de Contendas.

O horario foi religiosamente cumprido e, ao saltar da sua locomotiva, o maquinista foi honrado com um abraço de D. Pedro II.

Essa estrada devia ligar a provincia do Rio á de Minas, como indica o seu proprio nome, partindo da estação de Rezende, situada na Estrada de Ferro D. Pedro II. Entretanto, estudos posteriores indicaram que a maior vantagem estava na ligação em Queluz, ficando depois definitivamente modificado para Cruzeiro o ponto de partida. Essa alteração do traçado para Cruzeiro foi obtida por influencia do Major Manoel de Freitas Novais, aqui residente então, cuja amizade com D. Pedro II chegou ao limite de fazê-lo compadre de Sua Magestade.

O traçado daquela estrada, que até hoje nenhuma modificação sofreu, é o seguinte : ela sái de Cruzeiro, á margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, km. 252,155 do ramal de S. Paulo, da E. F. Central do Brasil (antigamente E. F. D. Pedro II) ; depois de seis quilometros de percurso, começa a subir a Serra da Mantiqueira, com declividade de 3% e curvas de 80 metros de raio, na extensão de 19 quilometros, até galgar as divisas com o Estado de Minas, depois de atravessar um tunel em curva e rampa, de 997 metros, e outros de extensão muito menor; logo após margeia o Rio Verde até Três Corações.

A partir do tunel grande, a construção foi relativamente facil.

Os construtores da "Minas and Rio" foram Waring Brothers, que faziam parte da Diretoria da estrada, em Londres. Desde a sua inauguração até a passagem para o Governo Federal, em 1902, foi dirigida, como havia sido construida, por inglêses.

Foram seus superintendentes, de 1884 a 1902 : Mr. Hunt, de 1881 a 1884; Francis E. Fenn, de 1884 a 1891 ; J. B. Rugby, de meados de 1891 a meados de 1892 ; e Edward Tuton Gunning, de 1892 a 15 de Setembro de 1902.

O custo da estrada foi fixado em Rs. 15.495:253$085, ou sejam 91:148$548 por quilometro.

As suas condições técnicas são as seguintes :

Bitola	1,00
Declividade maxima	3%
Relação da extensão em nivel	27%
Relação dos alinhamentos retos	53%
Raio minimo das curvas	80 ms.
Altura maxima dos córtes	26 ms.
Altura maxima dos aterros	49 ms.

Esta fotografia, tirada na época, é do

Sr. Henrique Turner,

Chefe do Deposito de Passa Quatro, que conduziu o trem especial inaugural de Passa Quatro a Três Corações. A composição desse trem era de sete carros de passageiros; entre estes figuravam D. Pedro II e membros da familia imperial.

OBRAS D'ARTE — Em toda a linha existiam :

Tuneis :

1	no Km.	5,	com	16,50 de comprimento
1	" "	13,	"	22,00 " "
1	" "	19,	"	43,00 " "
1	" "	20,	"	37,50 " "
1	" "	21,	"	19,00 " "
1	" "	25,	"	997,00 " "

Viaduto :
1 no Km. 20, com 3 vãos, sendo um de 12 ms. e dois de 8 ms. — superstrutura metalica.
Pontes :
8, sendo a mais importante a do Rio Lambarí, no Km. 156, com um vão de 26 ms.
Pontilhões : 56
Boeiros : 454
Muros de arrimo : extensão 2.066,35.

MATERIAL RODANTE — Nos seus primeiros anos, a Estrada fez o trafego com 14 locomotivas inglêsas, 20 carros de passageiros (sendo um imperial), 10 de bagagem, 40 vagões para animais, 80 para cargas, 51 para lastro e 2 para materiais explosivos. Tinha ainda 3 guindastes.

No dia 14 de Junho de 1884, a "Minas and Rio" pôs em vigôr os seus Regulamentos internos.,

As estações da "Minas and Rio" eram as seguintes na época de sua inauguração: Cruzeiro, Perequê, Passa Quatro, Capivarí (hoje Itanhandú), Pouso Alto, Fazendinha (hoje Carmo), Soledade, Contendas (hoje Conceição do Rio Verde) e Três Corações.

Da data da inauguração até 31 de Dezembro de 1884, a estrada teve uma receita de 263:419$250 e uma despêsa de 239:976$590, com um saldo, portanto, de 23:442$660. Esse saldo, porém, ficou sujeito a despêsas de administração da companhia em Londres.

De 1891 a 1900, a receita, despêsa e saldo da "Minas and Rio" foram os seguintes

ANO	RECEITA	DESPÊSA	SALDO
1891	1.092:149$000	822:301$000	169:848$000
1892	1.274:310$000	1.131:575$000	143:237$000
1893	1.357:585$000	1.061:371$000	296:212$000
1894	1.398:933$000	1.207:888$000	191:045$000
1895	1.748:438$000	1.520:090$000	228:348$000
Soma	6.871:413$000		
Média	1.374:294$000		
1896	1.774:466$000	1.656:960$000	117:506$000
1897	2.045:305$000	1.751:449$000	293:856$000
1898	1.744:603$000	1.586:105$000	158:498$000
1899	1.792:225$000	1.578:229$000	213:996$000
1900	1.786:460$000	1.541:916$000	244:543$000
Soma	9.143:059$000		
Média	1.828:611$000		

Pela comparação facílima dos dois quinquenios, vê-se que a receita bruta do segundo teve um aumento de 33% sobre o primeiro.

Essa estrada gozava de garantia de juros, uma parte da qual a cargo da Provincia de Minas.

O Decreto Imperial n.º 10.101, de 1.º de Dezembro de 1888, concedeu privilegio e garantia de juros para a construção de um ramal da Minas e Rio, que terminasse na cidade de Campanha, com um sub-ramal para as Aguas Virtuosas do Lambarí. Por decreto n. 419, de 23 de Maio de 1890, o Governo Provisorio declarou caduca essa concessão. Aberta concorrencia para os referidos serviços, foi aceita, então, a proposta da Muzambinho que, pelo decreto n. 846, de 11 de Outubro de 1890, obteve concessão para aquelas construções.

ENCAMPAÇÃO E ARRENDAMENTO — Nos primeiros anos da Republica, como medida de economia, discutiu-se a conveniencia do Governo encampar as estradas de ferro que gozassem de garantias de juros em ouro. Havia, logicamente, grande vantagem em resgatá-las para arrendá-las depois.

Nesse sentido, houve a Lei de 23 de Novembro de 1899, ampliada pela de 29 de Dezembro de 1900. Como consequencia dessa lei do ultimo ano do seculo XIX, foram encampadas, logo depois, em curto praso, nos primeiros anos do seculo XX: a Estrada de Ferro Recife ao S. Francisco, Natal a Nova Cruz, Conde d'Eu, Central de Alagôas, Baía ao S. Francisco, Ramal de Timbó, Central da Baía, D. Terêsa Cristina, Paraná, Santa Maria a Passo Fundo e *Minas e Rio*.

O quadro seguinte permite-nos apreciar a importancia das garantias até então pagas e o valôr da encampação :

ESTRADAS	Extensão em trafego	RESGATE PELO GOVERNO		GARANTIA PAGA	
Natal a Nova Cruz	120, klm. 600	3.802:286$400	ouro	14.235:174$629	papel
Conde d'Eu..........	121,901	5.466:120$000	ouro	15.961:985$629	ouro
Limoeiro.............	96,030	....		5.572:835$500	ouro
Recife a S. Francisco .	124,739	14.551:486$600	ouro	33.100:718$254	papel
Central de Alagôas	88,000	6.754:880$000	ouro	11.417:272$258	papel
Baía a S. Francisco ...	123,130	20.131:320$000	ouro	66.406:463$234	papel
Central da Baía	316,660	10.221:200$000		32.828:892$973	ouro
Carangola	223,242	....		8.992:370$996	papel
Minas e Rio	170,000	16.442:800$000	ouro	37.898:920$323	papel
S. Paulo-Rio de Janeiro	231,020	10.000:000$000	papel	6.416:348$380	papel
E. F. Paraná	110,387	5.367:000$000	ouro	13.356:730$553	papel
Terêsa Cristina........	118,096	32.554:254$000	ouro	13.720:273$792	
Rio Grande a Bagé ...	280,500	4.133:808$000	papel	34.173:363$952	

Em virtude de tais encampações, as amortizações anuais subiram a :

	LIBRAS
Natal a Nova Cruz	43.281
Conde d'Eu	51.406
Recife a S. Francisco	56.000
Alagôas	35.854 7.733
Baía a S. Francisco	16.000
Ramal do Timbó	17.887
Central da Baía	102.541
Minas e Rio	122.025
Paraná	91.000 61.964
D. Terêsa Cristina	44.173
Santa Maria ao Uruguai	71.886

O artigo que transcrevemos a seguir foi publicado no numero de 3 de Dezembro de 1901 do "Jornal do Comercio". Faz uma apreciação sobre o relatorio da Minas e Rio, referente ao ano terminado em 30 de Junho de 1901 :

"ESTRADA DE FERRO MINAS E RIO

Pelo relatorio da Directoria apresentado á assembléa geral dos accionistas, verifica-se que a receita do anno terminado em 30 de Junho ultimo, convertida ao cambio de 27 d., foi correspondente a £ 204.767 — 6s 5d, e as despesas de custeio no Brasil, incluindo os honorarios do Superintendente pagos em Londres, a £ 157.048 — 1s — 10d., sendo um aumento de £ 8.501 — 18s — 11d. na receita e uma diminuição de £ 2.831 — 6s — 8d nas despesas de custeio, em comparação com o anno anterior.

O saldo transportado á Conta de Renda Liquida em diminuição da garantia, depois de feitas as despesas em Londres, differenças de cambio

A locomotiva n.º 7, denominada "Couto Magalhães", que rebocou o trem inaugural de Passa Quatro a Três Corações.

Fotografia tirada em 1904. Ao fundo, as antigas oficinas e deposito de Cruzeiro (Minas e Rio). A' esquerda, a locomotiva n.º 19 e á direita a loc. n.º 1.

e custo de novos machinismos, é de £ 31.829 — 12s — 3d. contra 16.782 — 6s — 11d, no anno anterior.

Apesar da diminuição no numero de passageiros, encommendas e animaes, etc., transportados, o resultado do trafego do anno compara-se favoravelmente com o anno precedente, resultado devido principalmente á maior quantidade de café e á maior quantidade de gado transportado e á substancial reducção effectuada nas despesas de custeio.

Na parte correspondente á primeira metade do anno a garantia foi paga em titulos *funding*; porém, de conformidade com as clausulas do plano *funding*, recomeçarão os pagamentos em dinheiro, tendo a importancia do segundo anno sido assim paga.

Depois da emissão da circular de 24 de Maio ultimo, annunciando que a proposta então feita por parte do Governo Brazileiro para comprar a estrada de ferro havia sido recusada, a Directoria havia tomado em consideração duas novas propostas do Delegado Brazileiro, nenhuma das quaes, na opinião da Directoria, representava adequadamente valor equitativo da empreza.

Afim, porém, de concordar, se for possivel, com o Governo Brazileiro, a Directoria suggerio as modificações á ultima proposta que, se forem aceitas, habilitarão a Directoria a submetê-la aos accionistas. A esta suggestão não recebeu ella ainda resposta definitiva.

Durante as negociações que se fizerão relativamente á compra da estrada, veio ao conhecimento da Directoria que havia uma differença de opinião relativamente ao prazo exacto em que a garantia cessará.

Até aqui sempre se considerou como vigorando e pagavel durante trinta annos por cada parte do capital autorizado, a contar das épocas das chamadas de cada uma dellas, tendo sido essa a opinião de um eminente jurisconsulto brasileiro que foi consultado a respeito, porém, segundo o que transpirou durante as negociações da compra, parece que o Governo Brazileiro agora entendeu que o compromisso terminará em um prazo em que consideravel parte da divida dos debentures ainda fique por pagar. Comquanto a Directoria não concorde com o modo de vêr do Governo ou abandone de qualquer modo os direitos legaes da Companhia, propõe-se ella provêr contra esta contingencia, se não se effectuar a compra, reservando de vez em quando, da garantia as sommas que forem necessarias para libertar a empresa de todo o compromisso ou divida á terminação da garantia.

Levando isso em consideração, propõe ella distribuir um dividendo final de dez shillings por acção, fazendo com o dividendo provisorio distribuido em Maio, cinco por cento ao anno, transportando o saldo ou parte delle que fôr julgado conveniente a um fundo de reserva para os fins já mencionados.

A estrada transportou durante o anno terminado em 30 de Junho ultimo, 9.965 passageiros de 1.ª classe e 61.660 de 2.ª; 5.633.815 kilogrammas de sal ; 1.486.000 de toucinho; 2.263.636 de fumo; 12.174.205 de café; 332.924 de queijo e 22.568.939 de generos diversos; 700.813 cabeças de gado vaccum; 6.964 de gado suino e 708 carneiros.

O material rodante da Estrada de Ferro consta de: 10 locomotivas com tenders, 13 locomotivas com tanques, 1 carro-salão, 1 carro de inspecção, 6 carros de primeira classe, 8 de segunda, 5 mixtos, 9 carros de bagagens e de guardas, 3 de bagagem e correio, 30 de lastro, 18 de plata-fórma, 23 vagões de carga de lado alto, 70 vagões cobertos, 48 carros de gado, 4 vagões cobertos para carneiros e gallinhas, 4 vagões para cavallos, 4 vagões para transporte de polvora, 4 vagões pequenos, 3 guinchos portateis e 2 vagões-tanques para agua, ao todo 266".

O mesmo "Jornal do Comercio", em seu numero de 8 de Dezembro de 1901, publicou o seguinte, sobre a 21.ª assembléa geral ordinaria dos acionistas da "Minas and Rio Railway Company", realizada em 12 de Novembro daquele ano :

"Estrada de Ferro Minas e Rio

Realizou-se em Londres a 21.ª assembléa geral ordinaria dos accionistas da *Minas and Rio Railway Company* em 12 do mez passado.

Presidiu a assembléa o honrado Sr. Philippe J. Stanhope que, ao sujeitar o relatorio á approvação dos accionistas, congratulou-se com elles pelo

importante trafego que havião tido no anno terminado em 30 de Junho ultimo.

O saldo transportado á conta de renda liquida em soccorro da garantia, depois de providas as despesas em Londres, differenças de cambio e custo de machinas novas, foi de £ 31.829, contra £ 16.782 nos 12 mezes anteriores.

Animador como era esse resultado, acreditava a Directoria que não era absolutamente o limite do que se poderá esperar no proximo futuro. Nos primeiros tres mezes do corrente anno financeiro houve um augmento na receita de £ 11.022 e um augmento na despesa apenas de ..... £ 1.760, sendo portando o augmento liquido de £ 9.262. Pensava ella que a sua estrada poderia ser considerada como de futuro. Não estavão na posição de muitas infelizes estradas de ferro brasileiras, que não ganhavão o sufficiente para as suas despesas de custeio. Pelo contrario, possuião uma linha que ganhava uma renda muito regular para o seu capital. O trafego de mercadorias durante o anno augmentou de £ 6.509 e o de gado em pé de £ 4.475. No de passageiros, porém, houve uma diminuição na receita de £ 1.437.

Como explicação desta diminuição, mostrou elle que a sua estrada dependia muito de outra rede que poderia ser considerada como prolongamento da sua — a Estrada de Ferro Muzambinho. Estavão se construindo grandes prolongamentos dessa linha na região do norte, que havião afinal de vir a ser grandes alimentadores da rede da Minas e Rio. Nesse meio tempo, a Companhia Muzambinho estava em circunstancias financeiras embaraçosas e não podia levantar o capital necessario para terminar os seus prolongamentos.

A consequencia era que o serviço de seus trens tinha-se tornado irregular e pouco satisfactorio, e isto dera em resultado uma diminuição no numero de passageiros transportados pela estrada desta Companhia.

Quanto á despesa, haviam-se realizado economias em varios ramos do serviço e o gerente informava que a via permanente estava em condições excellentes. A Companhia recebêra, pelo menos, por certa parte do anno, a garantia em dinheiro. Havia razão para esperar que o Governo Brazileiro sahira de serias difficuldades financeiras, nas quaes tinha estado envolvido, e que os accionistas poderião contar no futuro com o pagamento da sua garantia em dinheiro.

O Governo brazileiro ha algum tempo que andava em negociações para a compra de varias estradas de ferro garantidas, e era cousa commumente sabida que certo numero de linhas já havia sido adquirido pelo Governo. Havião sido recebidas duas offertas do Comissario do Governo, o Dr. Rodrigues, para a compra da estrada da Companhia.

As negociações forão encetadas em Junho ultimo, e a Directoria desejava dizer logo que encontrára no Dr. Rodrigues um negociador habil. Até aqui, porém, fôra impossivel chegar a um accôrdo com esse cavalheiro, simplesmente porque a Directoria considerava que as condições offerecidas não erão sufficientes para justifical-a em submetter a proposta aos accionistas. Houve alguma referencia nos diarios publicos á ultima proposta por parte do Governo. As informações sobre o assumpto não havião sido dadas pela Directoria á imprensa, porém, havião transpirado, e se havia affirmado que a proposta era de facto a seguinte — a importancia do capital garantida £ 1.743.000 em titulos fundados do Governo brazileiro, de 4%.

Cumpre ter em mente que a Companhia tinha uma grande divida de debentures a qual, na eventualidade de venda da estrada, teria de ser paga em dinheiro, e só depois de fazer isto, é que os accionistas poderião dividir entre si o que restasse. Os titulos brazileiros de 4% estavão actualmente a 64 ou 65 e era obvio que uma proposta da somma mencionada deixaria uma somma inteiramente insufficiente para distribuição entre os accionistas em troca das suas acções existentes. A sua empresa não estava fallida, porém, estava dando já uma renda regular e havia toda a esperança de maiores lucros com o correr dos tempos. Portanto, se tivessem de abrir mão da empresa, tinhão o direito a uma proposta justa e equitativa por parte do Governo Brazileiro. Elle não queria dizer mais sobre o assumpto, pois que fazer isso poderia ser prejudicial ás negociações que estavão ainda pendentes.

Os accionistas poderião ficar certos de que a Directoria não cederia a Estrada de ferro por uma quantia insufficiente.

Com relação á differença de opinião surgida sobre o prazo exacto em que terminaria a garantia, disse elle que a Directoria sentia que houvesse causado reparo em certas rodas o que a respeito apparecera no relatorio. A Directoria nunca teve, por certo, a menor idéa de imputar injustiça de qualquer especie ao Governo brazileiro, porém, era de seu dever mostrar que essa differença de opinião existia quanto á terminação do prazo, e que era muito de desejar que se tomassem medidas para o resgate total da divida em debentures dentro do prazo da garantia, como quer que fosse esse ponto afinal resolvido.

A importancia dos debentures não resgatados em 31 de Dezembro de 1910 — dando que fosse essa a data em que a garantia cessaria — seria de £ 187.100, e propunha-se, se a linha não fosse comprada pelo Governo, pôr de lado uma somma sufficiente que tornasse possivel que o total dos debentures ficasse então totalmente resgatado, de modo que, quando terminasse a garantia, a Companhia estivesse livre de dividas e ficasse com sufficiente capital para custeio.

Outro ponto importante era o que se referia quanto ás condições pelas quaes o Governo poderia comprar a estrada de ferro no fim do prazo da garantia.

O Governo por decreto de 1877 ficou autorizado a encampar a estrada compulsoriamente pela importancia do capital garantido, isto é, £ 1.743.000, em titulos papel de 6%. Isto quer dizer titulos internos do Governo brazileiro. Se os debentures fossem resgatados, essa somma, mesmo suppondo que os negocios financeiros não melhorassem nesse meio tempo, daria provavelmente bastante somma em dinheiro para facilitar aos accionistas a terem cerca de £ 18 por acção. Isto era suppondo as cousas pelo seu lado peior. Havia, porém, outra razão para acreditar-se que o trafego continuaria a crescer. Depois de completada a rêde da Muzambinho havia de auxilial-os muito. Naturalmente se a estrada de ferro fosse comprada pelo Governo, este teria toda a vantagem proveniente de trafegar a estrada em ligação com a rêde da Muzambinho, e elle acreditava que se se offerecessem condições remuneradoras á Companhia, o Governo reconheceria que se tornaria possuidor de uma empresa remuneradora.

Sir Francis Denys, Vice-Presidente, secundou a proposta.

O Sr. Sturdy externou o seu descontentamento por não se distribuir maior dividendo; achava que se poderião distribuir 6 por cento. Não havia razão para se guardar importancia tão grande como a proposta.

O Presidente, em resposta, disse que os motivos pelos quaes a Directoria desejava extinguir o dividendo havião sido exarados no relatorio e forão mencionados no seu discurso. Queria tornar a sua nova propriedade substancial e valiosa, e afim de fazer isso desejava resgatar a divida de debentures dentro do prazo da garantia.

O relatorio foi approvado, e declarado um dividendo final de 10 s. fazendo 5% ao anno.

O Presidente, ao encerrar a assembléa, disse que provavelmente teria de convocar em breve uma assembléa extraordinaria afim de apresentar aos accionistas o projecto de compra da estrada, pelo Governo".

Clodomiro Pereira da Silva, em *"O problema da Viação no Brasil"*, critica do seguinte modo a nossa crise ferroviaria naquela época :

"E' bem conhecida a crise por que passou a viação ferrea, e que teve solução provisoria no resgate de quasi todas as ferrovias de concessão federal, de 1900 a 1902.

Por essas ferrovias, o Governo Federal pagava juros garantidos, na maioria em ouro, de modo que ao cambio de 6 a 8, os onus cresceram pavorosamente.

O resgate fez-se : isto é, o Governo Federal resgatou algumas e comprou outras — a credito já se vê — adquirindo por 14.605.380 libras esterlinas 2.149 quilometros, e abrindo mão de 17.740.000 libras que elas deviam á nação, o que quer dizer que comprou por 32.345.380 libras 2.149 quilometros de estradas de ferro (não incluindo a E. F. Bagé).

Ficou assim cada quilometro de linha adquirido por 15.051 libras esterlinas, fóra os juros de 4%, o que representa cerca de 4 vezes o custo real"... Não é possivel ter maior decepção.

Morreu assim (provisoriamente) o regimen das garantias de juros, os poderes legislativo e executivo federais concertaram o proposito inabalavel de não conceder absolutamente mais nenhuma garantia de juros a estradas de ferro, e não mais concederam".

O regime da garantia de juros, pago em ouro, tornara-se muito oneroso para os cofres do Governo, principalmente nas épocas de cambio baixo. Com a encampação dessas estradas, o Governo ficou aliviado para solver os seus compromissos.

A "Minas and Rio" foi encampada em 1902 e arrendada, nesse mesmo ano, em 3 de Setembro, ao Cel. José de Oliveira Castro, a titulo precario.

Para esse arrendamento provisorio, foram apresentadas 16 propostas, cujas bases eram as seguintes:

"1) De *Gustavo Menicke, Conde Modesto Leal e Paulo Ferreira Alves*: propõem pagar 25% da renda bruta, e quando o lucro dos arrendatarios exceder de 10% do total da renda bruta, dividir este excesso em duas partes iguaes, sendo uma parte para o Governo e outra para os arrendatarios; entrar com a quota para a fiscalização que for determinada pelo Governo, e adquirir o material de sobresalente que constar do Almoxarifado, pagando pelo valor da sua avaliação á proporção que forem delle se utilizando e mais 10%.

2) De *Edward Tuton Gunning e Jason Rigby:* propõem pagar 15% sobre a renda bruta, elevando essa porcentagem a 20% quando a renda bruta exceder a 2.000:000$000.

Pagarão o material de sobresalente á proporção que delle se utilisarem.

3) Da *Companhia Viação Ferrea Sapucahy*: sobre a renda bruta até 1.500:000$000 — pagará 16% ou 240:000$000 por anno, e mais 36% sobre o excesso da renda bruta até 1.800:000$000; sobre o excesso de .... 1.800:000$000 a 2.000:000$000 mais 40%; sobre a renda bruta de 2.000:000$ — 25% ou 500:000$000 e mais 15% sobre o que passar de 2.000:000$000, em quotas mensaes, trimensaes ou semestraes.

Pagará annualmente mais 12:000$, em quotas de 3:000$ por trimestre adiantado, para a fiscalização e guarda do Almoxarifado, e pagará o material de sobresalente á proporção que delle se for utilizando.

4) De *João Teixeira Soares e João Chrockatt de Sá*: offerecem 25% sobre a renda bruta, sendo 20% mensalmente á proporção que se liquidem as contas de trafego mutuo com a Estrada de Ferro Central do Brazil, e 5% para o fundo de renovação do material e aceitam as clausulas do contrato do arrendamento da Estrada de Ferro Central da Bahia.

5) De *Manoel Antonio da Silva Reis*: acceita as clausulas do contracto com a Estrada de Ferro Central da Bahia, e offerece pagar annualmente 70% da renda liquida em semestres vencidos, pelo prazo de cinco annos; e pagará o material de sobresalente á proporção que fôr adquirindo.

6) De *Melchert & Veiga*: propõem dar 10% da renda bruta e mais 30% da renda liquida, deduzida a porcentagem precedente, e mais a quota para a fiscalisação.

Logo que o saldo do proponente exceder de 1½% sobre o capital pago pelo Governo pela encampação da estrada arrendada, pagará mais 50% do excesso verificado.

7) De *José Augusto de Araujo Junior e Augusto Merei*: propõem pagar 15% sobre a renda bruta (inclusive a fiscalização) no primeiro anno; 20% no segundo anno e 25% no terceiro anno, em semestres vencidos; do terceiro anno em diante, além dos 25% mais 5% sobre o que exceder de 2.000:000$000 ou mais 5% da renda bruta quando o cambio estiver acima de 24 d.; e quando a renda bruta fôr de mais de 3.000:000$, os 5% serão sobre a totalidade da renda bruta.

8) De *Antonio Bernardino Lopes Ribeiro Junior e Joaquim da Silva Leite Fonseca*: propõem dar 18% sobre a renda bruta, em semestres vencidos.

9) De *Pedro Betin Paes Leme, Horacio Antunes e Daniel Henninger*: apresentaram duas propostas; pela primeira: 20% sobre a renda bruta até

Administração inglêsa da "Minas e Rio", por ocasião da entrega da Estrada á empresa arrendataria JOSÉ DE OLIVEIRA CASTRO. Sentados, da esquerda para direita, Mrs.: GUILHERME POWELL, chefe da Cooperativa; HENNECKER, chefe do Trafego; E. T. GUNNING, superintendente; BISHOP, chefe da tração; WELLINGTON, chefe da linha. Em pé, da esquerda para direita, Mrs. HENRIQUE TURNER, chefe das oficinas; WAINWRIGHT, chefe da contabilidade; LEONEL, sub-chefe da contabilidade e ROBERTO POWELL, escriturario. Dos membros da administração inglêsa acima, três foram do tempo da construção: Mrs. E. T. GUNNING, que era o pagador; GUILHERME POWELL que era mestre de linha e HENRIQUE TURNER, que era o maquinista mecânico incumbido da montagem das locomotivas.

2.000 contos, mais 30% sobre o que exceder de 2.000 contos até 2.500 contos, e mais 40% sobre o que exceder de 2.500 contos.

Pela 2.ª — o contracto será do prazo de 20 annos ou mais se convier ao Governo, e a porcentagem sobre a renda bruta será de : 20% sobre 2.000 contos e mais 40% sobre o que exceder de 2.000 a 2.500 contos e mais 40% sobre o que exceder de 2.500 contos.

10) De *Gustavo Etienne e Raymundo Furtado da Rocha Frota* : propõem dar : 50% da renda liquida até esta attingir 400 contos por anno ; quando esta exceder de 400 contos annuaes, 50% sobre 400 contos e 60% sobre o que exceder até 800 contos; quando a renda liquida exceder de 800 contos, 50% sobre 400 contos, 60% sobre o excedente até 800 contos e 75% sobre o que exceder de 800 contos.

As obras novas serão á custa do Governo.

11) De *Cesar Augusto Borges* : propõe porcentagem sobre a renda bruta, pagar trimestralmente, de 25% até 1.800 contos; quando a renda bruta exceder de 1.800 contos até 2.500 contos, 23% sobre os 1.800 contos e mais 30% sobre o excedente e quando a renda bruta exceder de 2.500:000$, 25% sobre 2.500 contos e 35% sobre o excedente.

Dà 24:000$ por anno para fiscalização.

12) De *José Martins da Silva* : propõe pagar a porcentagem de 26½ por cento sobre a renda bruta e mais 20 por cento sobre a renda liquida excedente a 200 contos por anno ; pagar o material de sobresalente pelo seu valor e mais 10% á medida que fosse delle necessitando para o trafego, ou de uma só vez, no prazo de doze mezes a contar da assignatura do contracto; quer tarifas moveis conforme as taxas de cambio, e offerece reforços á caução com mais 50:000$ até a somma que o Governo julgar sufficiente para garantir o pagamento de uma annuidade.

13) De *Saturnino de Castro Maia* : propõe pagar sobre a renda bruta: 21½ % nos cinco primeiros annos, 22% nos tres seguintes, e 25% a partir do nono anno inclusive. Isto quando o cambio no semestre for igual ou superior a 10 d. por 1$, e no caso de ser inferior a 10 d., a porcentagem será de 18%. O pagamento se fará por semestre vencido. Acceita as clausulas do contracto da Estrada de Ferro Central da Bahia, como restricção do art. VI.

14) Do *Coronel José de Oliveira Castro* : propõe pagar a quota annual de 400 contos. Se a renda bruta exceder de 1.800, propõe pagar 25% de 1.800 a 1.899 contos ; 26%, de 1.900 a 1.999 contos ; 27%, de 2.000 a 2.099 contos ; 28%, de 2.100 a 2.199 contos ; 29%, de 2.200 a 2.299 contos, e 30%, de 2.300 contos em diante. Pagamento em semestres vencidos. Material pago á medida que fôr sendo utilizado, e 12:000$ por anno para fiscalização.

15) Da *Companhia Estrada de Ferro Muzambinho* : de 25% sobre a renda bruta e 12:000$ para a fiscalização, em trimestres adiantados. Material de sobresalente, pago por trimestre ou semestre, á proporção que fôr sendo utilizado.

16) De *Aarão Reis e João Vieira da Silva Borges* : propõem pagar o material de consumo em quatro prestações, por trimestres vencidos, e o material que não fôr de consumo, á medida que fôr necessario, e dar uma porcentagem annual sobre a renda bruta, do modo seguinte : 20% até o limite de 1.800 contos ; 22% até o limite de 1.900 contos; 24% até o limite de 2.000 contos ; 26%, até o limite de 2.200 contos ; 28% até o limite de 2.500 contos ; 30%, até o limite de 2.500 contos ; 32% até o limite de 2.750 contos ; de 34%, até o limite de 3.000 contos; e 35%, acima de . . 3.000 contos".

No dia 15 de Setembro de 1902, á meia noite, a "Minas and Rio" foi entregue ao Governo (Circular n.º 34, de 12/9/1902, do Chefe do Trafego e Contabilidade).

O Dr. Rufino de Almeida tomou posse, imediatamente, do cargo de Superintendente da *Emprêsa Arrendataria*.

Em 10 de Fevereiro de 1903, por ter falecido o Dr. Rufino de Almeida, foi designado para exercer, interinamente, o cargo de Superintendente da Empresa Arrendataria Minas e Rio, o Dr. Manoel Buarque de Macedo.

Em Março de 1903, a Minas e Rio creou um melhoramento notavel : a importancia das multas ao pessoal passou a constituir um *Fundo de Beneficencia*, que tinha

por fim auxiliar os empregados doentes, fazer os funerais do empregado cuja familia não tivesse recurso para isso e socorrer ás viuvas e parentes dos empregados quando impossibilitados de trabalhar.

Ainda em 1903, a Minas e Rio aplicou aos seus serviços o sistema de *A. P.* e *PODE* telegraficos, bem como determinou o acerto diario dos relogios das estações pelo *A. P.* ; e instituiu a pratica de conservar nas estações dinheiro (Rs. 30$000) para trocos.

Em 7 de Abril do mesmo ano de 1903, o Superintendente resolveu conceder a todos os empregados de nomeação 15 dias de férias em cada ano.

Além do convenio de 8 de Novembro de 1902, de trafego mutuo telegrafico entre a Repartição Geral dos Telegrafos e a Empresa Arrendataria da Minas e Rio, foi celebrado outro, com os mesmos fins e entre as mesmas partes, em 6 de Agosto de 1906.

Em 14 de Março de 1905 em substituição ao Dr. Manoel Buarque de Macedo, que se achava doente, o Dr. Francisco Feio foi nomeado Superintendente interino. Em 13 de Março de 1906, o Dr. Buarque resignou o cargo, do qual tomou posse no mesmo dia o seu substituto efetivo, Dr. Oscar Trompowsky.

Em virtude do decreto n. 7.050, de 30 de Julho de 1908, o Cel. José de Oliveira Castro fez entrega da Minas e Rio á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, em 9 de Agosto do mesmo ano. O Governo determinou que o Engenheiro Oscar Trompowsky se conservasse na Superintendencia dos serviços da Estrada, o que aconteceu.

Em virtude do decreto n.º 7.091, de 27 de Agosto de 1908, a Estrada de Ferro Muzambinho foi incorporada á Minas e Rio, que assim passou a ter a denominação de "Estrada de Ferro Minas e Rio". Ainda continuou como Superintendente o Dr. Oscar Trompowsky.

A Minas e Rio, no periodo da Empresa Arrendataria, tinha todos os seus serviços divididos em três secções : Via Permanente, Movimento e Contabilidade. A' 1.ª cabia a conservação da linha, estações e linhas telegraficas ; a 2.ª abrangia todos os serviços de trafego, locomoção, telegrafo e oficinas ; a 3.ª tinha a seu cargo todos os serviços de contabilidade e contadoria, tesouraria, almoxarifado e oficina tipografica.

A empresa arrendataria contribuiu com as seguintes quotas de arrendamento :

1902	191:397$303
1903	502:978$102
1904	400:000$000
1905	400:000$000
1906	550:845$820
1907	511:971$726
Soma	2.557:192$951

Rescindido o contrato de arrendamento provisorio da Estrada de Ferro Minas e Rio, por decreto n.º 7.050, de 30 de Julho de 1908 e a ela incorporada a Muzambinho, pelo decreto n.º 7.091, já citado, resolveu o Governo arrendar essas duas vias ferreas sendo aberta a necessaria concorrencia, na qual obteve preferencia a Cia. Viação Ferrea Sapucaí, ficando constituida, conforme decreto n.º 7.704, de 2 de Dezembro de 1909, de que adiante nos ocuparemos, a Rêde Sul Mineira.

A Minas e Rio teve ligação com o nome do fundador das estradas de ferro do Brasil, o Visconde de Mauá. Lembrando este fato honroso, transcrevemos as seguintes palavras do Sr. Alberto de Faria ("Mauá", pag. 176) :

> "... Nas estradas de ferro do Brasil seu nome reaparecerá, porém, brilhantemente na Estrada de Ferro Rio Verde, denominação que se sumiu em fusões, refusões e transfusões, mas que é a Minas e Rio na denominação vulgar.
>
> A Estrada de Ferro Rio Verde foi, na ordem cronologica, o ultimo serviço de Mauá á viação ferrea do Brasil. Ella é, entretanto, intellectualmente, o complemento de seus primeiros movimentos.

Só por isso se explica que Mauá lhe tivesse prestado tão valioso concurso, quando sua casa (Banco) já soffria fortes abalos. O alvo de que Mauá falava ao Imperador, em 1854, no acto de inauguração da Estrada de Ferro Mauá, de ir até á margem esquerda do Rio das Velhas, era attingido por esse projecto de Estrada de Ferro Rio-Verde, de que o General Couto de Magalhães se tornára paladino e se fez concessionario.

Mauá não podia negar o concurso do seu enthusiasmo, da sua experiencia, das suas luzes, que o illustre empresario, cidadão prestante, lhe tinha ido solicitar. Não recusou igualmente o auxilio pecuniario, que já não era facil aos seus recursos; dividiu exactamente ao meio com Couto de Magalhães as despesas a que foram obrigados.

Sobreveio a catastrophe da moratoria em 1875. Couto de Magalhães, nobremente, negou-se a privar Mauá das honras e das vantagens de uma victoria garantida. Mauá, porém, foi inflexivel. Elle não era mais necessario"... e a minha consciencia recusa-se a partilhar de beneficios que não se acharem representados em serviços adequados"... Talvez o emprego de director, que a grandeza d'alma de Couto de Magalhães queria assegurar, viesse a ser necessario para dar-lhe o pão.

Mauá, porém, não pensou nisso. Apenas sabia que : "... Não é mais necessaria minha cooperação fóra do paiz para levantar capital ; nada adianta ella depois do *desastre* ; e a empresa está garantida desde o dia em que ficou fortalecida pela garantia de juros do governo imperial"...

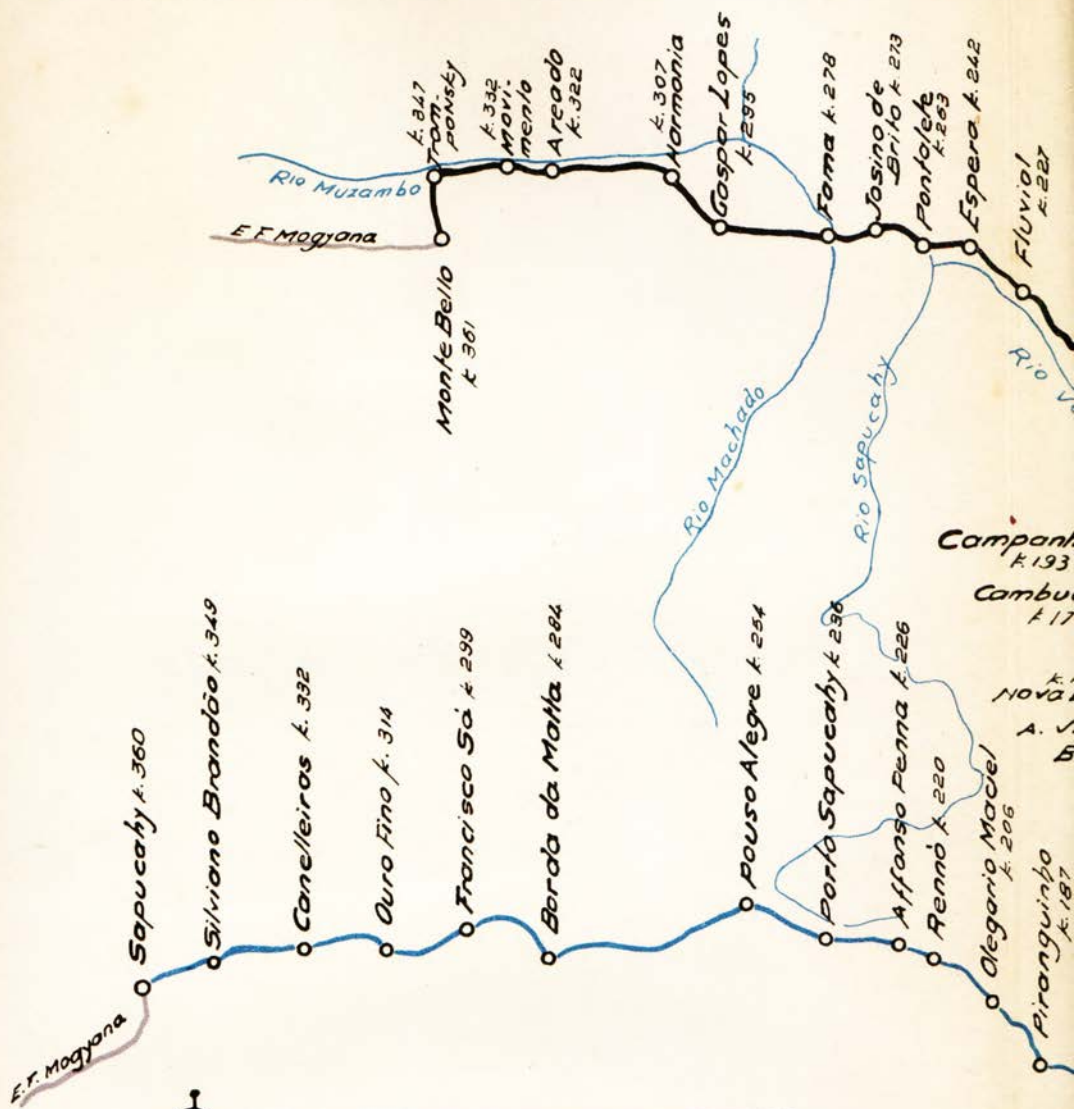
E na sua *Exposição* apenas pede a Couto de Magalhães esta consolação que, confirme que "emquanto trabalhou a seu lado nunca lhe recusou auxilio algum e que depois *eliminou-se*, mas continuou a acompanhar os esforços de seu consocio na Europa". (Exposição aos credores, 94).

Fazia apenas questão que se soubesse e Couto de Magalhães o proclamou, que a direcção de uma estrada de ferro pelo sul da Provincia de Minas era"... uma preoccupação minha de 25 annos antes, quando a advoguei em repetidos artigos do "Jornal do Commercio" como consequencia de minhas idéas quanto ao systema de viação que convinha aos recursos naturaes do Brasil — a estrada de ferro procurando os rios, os caminhos feitos por Deus, os caminhos que andam, na phrase de Pascal"...

Na biographia de Mauá, o vidente das riquezas, não serão descabidas estas palavras que me remetteu uma das nossas maiores auctoridades, o Dr. José Luiz Baptista, a quem consultei sobre o valôr do projecto :

"A Minas e Rio seria actualmente uma das vias ferreas de mais intenso trafego do paiz se a politica lhe não houvesse lamentavelmente perturbado a directriz. Essa linha do Rio Verde tinha por objectivo ligar á Côrte o vasto e magnifico sertão do Triangulo Mineiro, o que impediram, para attender a interesses regionaes, algumas influencias politicas do Sul de Minas, com immenso desproveito para o desenvolvimento economico do paiz".

Quando a Minas e Rio foi entregue á Sapucaí, tinha aquela Estrada 23 locomotivas, que eram assim denominadas :

N.º 1 — Joaquim Delfino.
„ 2 — Tomás Coelho.
„ 3 — Rio Branco.
„ 4 — Visconde de Mauá.
„ 5 — Duque de Caxias.
„ 6 — Mantiqueira.
„ 7 — Couto de Magalhães.
„ 8 — Buarque de Macedo.
„ 9 — Afonso Celso.
„ 10 — Costa Pereira.
„ 11 — Cristiano Otoni.
„ 12 — Floriano Peixoto.
„ 13 — Rio Verde.
„ 14 — Sezerdelo Corrêa.
„ 15 — Evaristo da Veiga.
„ 16 — João Alfredo.
„ 17 — Antonio Prado.

Linhas em trafego
Legenda
Minas e Rio 170 Klms
Muzambinho 277 "
Sapucahy 516 "
E.F. Mogyana
Sapucahy k. 360
Silviano Brandão k. 349
Canelleiras k. 332
Ouro Fino k. 314
Francisco Sá k. 299
Borda da Matta k. 284
Pouso Alegre k. 254
Porto Sapucahy k. 236
Affonso Penna k. 226
Rennó k. 220
Olegario Maciel k. 206
Piranguinho k. 187
Monte Bello k. 361
E.F. Mogyana
Rio Muzambo
k. 347 Trom-ponsky
k. 332 Movi-mento
Areado k. 322
k. 307 Harmonia
Gaspar Lopes k. 295
Fama k. 278
Josino de Brito k. 273
Pontalete k. 263
Espera k. 242
Fluvial k. 227
Rio Machado
Rio Sapucahy

C.E.F.F.
Rêde Sul
Planta das
por ocasião do
Distancias a
Fama k.278
Josino de Brito k.273
Pontalete k.263
Espera k.242
Fluvial k.227
Varginha k.205
Flora k.185
Rio Verde
Rio Sapucahy
Tres Corações k.170
Cotta k.157
São Thomé k.140
Campanha k.193
Cambuquira k.176
Contendas k.126
k.112 Corombú
k.120 Baependy
k.156 Nova Baden
k.150
A. Virtuosas
Bias Fortes k.139
S. Catharina k.130
k.107 Freitas
Soledade k.90
São Lourenço k.80
Carmo k.74
Pouso Alto k.60
Bom Retiro k.55
Itanhandú k.47
Passa Quatro k.35
Tunel k.25
Perequê k.16
R. de Almeida k.6
E.F.C.B.
Cruzeiro k.0
S. Paulo
Rio
Porto Sapucahy k.236
Affonso Penna k.226
Rennó k.220
Olegario Maciel k.206
Piranguinho k.187
Pedrão k.157
Itajubá k.174
k.148 Maria da Fé
Christina k.128
Ribeiro k.114
Sil.ra Ferraz k.105
Carvalhos k.199
Livramento k.223

C.E.F.F.B.

Rêde Sul Mineira

Planta das linhas em trafego por ocasião do contrato de 1910

Distancias a partir de Cruzeiro

çoes k.170
k.157
Thomé k.140
k.112 Caxambú
k.120 Baependy
07
os
Soledade k.90
São Lourenço k.80
Carmo k.74
Pouso Alto k.60
Bom Retiro k.55
Itanhandú k.47
Passa Quatro k.35
Tunel k.25
Perequê k.16
R. de Almeida k.6
Cruzeiro k.0
Rio
Carvalhos k.199
Livramento k.223
Bom Jardim k.244
Pacáu k.256
Residencia k.266
Imbuzeiro k.274
Santa Rita k.286
E.F.C.B
J. Mattoso k.300
José Leite k.307
Pedro Carlos k.321
Conservatoria k.331
Paulo de Almeida k.339
Desvio Gomes k.343
Ipiabas k.349
Prosperidade k.357
E.F.C.B.
Barra k.374
Sant'Anna k.382
E.F.C.B
Pirahy k.399
Passa Tres k.415

N.º 18 — Rodrigues Alves.
„ 19 — Prudente de Morais.
„ 20 —
„ 21 —
„ 22 —
„ 23 —

As locomotivas ns. 20, 21, 22 e 23 não tinham nomes. Eram conhecidas apenas pelos numeros.

Passamos a citar, em seguida, a legislação da Minas e Rio, enumerando os principais decretos e o resumo de cada um deles :

Decreto n.º 5.952 — de 23 de Junho de 1875 — Concedeu, durante 30 anos, fiança de juros de 4% garantidos por lei da provincia de Minas Gerais, garantia adicional de 3% sobre o capital de 14.000:000$ destinados á construção da Estrada de Ferro Rio Verde ....

Decreto n.º 6.091 — de 8 de Janeiro de 1876 — Alterou algumas clausulas que acompanhavam o decreto n. 5.592, de 23 de Junho de 1875 que concedeu fiança de juros de 4% ao ano e garantia adicional de 3% sobre o maximo capital de 14.000:000$ destinados á construção da Estrada de Ferro do Rio Verde....

Decreto n.º 6.593 — de 27 de Junho de 1877 — Aprovou os estudos definitivos da Estrada de Ferro do Rio Verde na provincia de Minas Gerais..........

Decreto n.º 6.595 — de 27 de Junho de 1877 — Alterou a clausula 3.ª, § 1.º das anexas ao decreto n. 5.592 — de 23 de Junho de 1875..........

Decreto n.º 6.683 — de 12 de Setembro de 1877 — Elevou a 16.150:000$ o capital afiançado e garantido da Estrada de Ferro do Rio Verde..........

Decreto n.º 6.887 — de 4 de Maio de 1878 — Alterou a clausula 5.ª das anexas ao decreto n. 6.683, de 12 de Setembro de 1877, relativa á Estrada de Ferro do Rio Verde, na provincia de Minas Gerais..........

Decreto n.º 7.734 — de 21 de Junho de 1880 — Autorizou a Companhia "The Minas and Rio Railway" a funcionar no Imperio..........

Decreto n.º 8.068 — de 3 de Maio de 1881 — Modificou o traçado da Estrada de Ferro do Rio Verde..........

Decreto n.º 9.189 — de 19 de Abril de 1884 — Aprovou as instruções regulamentares e tarifas para o serviço de transporte de passageiros e mercadorias pela Estrada de Ferro Minas e Rio..........

Decreto n.º 10.101 — de 1 de Dezembro de 1888 — Concedeu privilegio e garantia de juros para a construção de um ramal da Estrada de Ferro Minas e Rio que terminasse na cidade de Campanha, com um sub-ramal para as Aguas Virtuosas do Lambarí..........

Decreto n.º 10.122 — de 15 de Dezembro de 1888 — Concedeu á companhia da Estrada de Ferro Minas e Rio privilegio e garantia de juros para a construção do prolongamento da mesma Estrada até o ponto navegavel do Rio Verde....

Decreto n.º 10.307 — de 10 de Agosto de 1889 — Prorrogou por 60 dias o prazo marcado na clausula 2.ª do Decreto n. 10.101, de 1 de Dezembro de 1888, para apresentação dos estudos definitivos do ramal da Estrada de Ferro Minas e Rio que terminava na cidade da Campanha com um sub-ramal para as Aguas Virtuosas do Lambarí..........

Decreto n.º 10.308 — de 10 de Agosto de 1889 — Concedeu á Minas and Rio Railway Company Limited a navegação dos rios Verde e Sapucaí, na provincia de Minas Gerais ....

Decreto n.º 10.309 — de 10 de Agosto de 1889 — Substituiu por outras as clausulas 4.ª e 5.ª do decreto n. 10.122, de 15 de Dezembro de 1888, que concedeu á companhia da Estrada de Ferro Minas e Rio privilegio e garantia de juros, para a construção do prolongamento da mesma estrada até o ponto navegavel do Rio Verde..........

Decreto n.º 10.310 — de 10 de Agosto de 1889 — Substituiu por outras as clausulas 31.ª e 32.ª do decreto n. 10.101, que concedeu á companhia da Estrada de Ferro Minas e Rio privilegio e garantia de juros para a construção de um ramal da respectiva estrada para a cidade da Campanha com um sub-ramal para as Aguas Virtuosas do Lambarí ....

Decreto n.º 10.449 — de 9 de Novembro de 1889 — Aprovou os estudos definitivos do ramal que, partindo do quilometro 106 da Estrada de Ferro Minas e Rio, terminasse na cidade da Campanha, passando pelas Aguas Virtuosas do Lambarí

e Cambuquira, em substituição das linhas a que se referem os decretos ns. 10.101, de 1 de Dezembro de 1888, 10.307 e 10.310 de 10 de Agosto de 1889, e fixa em 2.509:500$ o capital garantido para a construção do referido ramal......

Decreto n.º 37 — de 5 de Dezembro de 1889 — Aprovou os estudos do prolongamento da Estrada de Ferro Minas e Rio até o ponto navegavel do Rio Verde, ao qual se referiam os decretos ns. 10.122, de 15 de Dezembro de 1888 e 10.309 de 10 de Agosto de 1889 e fixou o respectivo capital garantido...........

Decreto n.º 377 — de 5 de Maio de 1890 — Declarou que o praso para o começo dos trabalhos do ramal da Companhia, da Estrada de Ferro Minas e Rio, devia ser contado de 11 de Dezembro de 1889.................................

Decreto n.º 419 — de 23 de Maio de 1890 — Declarou a caducidade das concessões feitas á companhia Minas e Rio Railway Company, para a construção do ramal da cidade da Campanha e do prolongamento da respectiva estrada até o ponto navegavel do Rio Verde..

Decreto n.º 85 — de 28 de Março de 1891 — Aprovou o contrato celebrado entre as companhias das Estradas de Ferro Minas e Rio e Muzambinho, para melhor regularização do serviço das respectivas linhas e outros interesses reciprocos...

Decreto n.º 1.400 — de 18 de Maio de 1893 — Substituiu o art. 9.º das instruções regulamentares da Estrada de Ferro Minas e Rio pelo art. 11 das que vigoravam na Estrada de Ferro Central do Brasil.............................

Decreto n.º 1.893 — de 14 de Novembro de 1894 — Aprovou a substituição das tarifas em vigôr na Estrada de Ferro Minas e Rio........................

Decreto n.º 2.332 — de 20 de Agosto de 1896 — Aprovou as plantas e orçamento para a instalação de um posto telegrafico e um desvio no quilometro 6 da Estrada de Ferro Minas e Rio......................................

Decreto n.º 2.440 — de 15 de Janeiro de 1897 — Aprovou o projeto e orçamento para aumento do edificio da serraria em Cruzeiro, da Estrada de Ferro Minas e Rio

Decreto n.º 2.446 — de 29 de Janeiro de 1897 — Aprovou o orçamento e desenho dos trilhos, dormentes de aço e accessorios a empregar na via permanente da Estrada de Ferro Minas e Rio..

Decreto n.º 2.513 — de 17 de Maio de 1897 — Substituiu a 2.ª parte do § 2.º do art. 5.º das condições regulamentares da Estrada de Ferro Minas e Rio, aprovadas pelo decreto n. 9.189, de 19 de Abril de 1884..........................

Decreto n.º 4.521 — de 28 de Agosto de 1902 — Aprovou as clausulas para o arredamento provisorio da Estrada de Ferro Minas e Rio.. ....

Decreto n.º 7.050 — de 30 de Julho de 1908 — Rescindiu o contrato entre o Governo Federal e o cidadão José de Oliveira Castro para o arrendamento provisorio da Estrada de Ferro Minas e Rio. (Diario Oficial de 5 de Setembro de 1908)..

Aviso n.º 53 — de 26 de Agosto de 1909 — Mandando observar provisoriamente, na Minas e Rio e Muzambinho, o Regulamento da Central do Brasil..........

Decreto n.º 7.642 — de 4 de Novembro de 1909 — Abriu ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 1.569:468$082, para ocorrer ás despêsas com o custeio da Estrada de Ferro Minas e Rio.........................

b) ESTRADA DE FERRO MUZAMBINHO

HISTORICO — O Presidente da Provincia de Minas Gerais baixou a Lei n.º 3.420, de 30 de Agosto de 1887, concedendo privilegio para construção de uma estrada de ferro que, partindo das divisas daquela Provincia com a de São Paulo, municipio de Muzambinho, fosse terminar em São Joaquim da Serra Negra, municipio de Alfenas.

No dia 31 de Dezembro de 1888, foi celebrado o contrato com o engenheiro Albino Pereira da Rocha Paranhos, para a construção dessa estrada.

Em 27 de Junho de 1889, foi lavrado um termo de inovação do contrato celebrado com o Dr. Paranhos para a construção da Estrada de Ferro Muzambinho.

A Lei n.º 3.754, de 16 de Agosto de 1889, autorizou a construção de um ramal ferreo que, partindo da Estrada de Ferro Muzambinho (ainda não construida), fosse terminar a 25 kms. de Jacuí e um outro que, partindo das imediações de Jacuí, fosse até a cidade de S. Sebastião do Paraiso.

A Lei n.º 3.756, do mesmo dia, autorizou a construção de um ramal ferreo que, partindo da cidade de S. Sebastião do Paraiso, fosse terminar na freguezia de Garimpo das Canôas.

No dia 28 de Setembro de 1889, foi celebrado o contrato com "The Minas and Rio Railway Company", para a construção do prolongamento da respectiva linha até Passos, ou seja a construção da E. F. Muzambinho.

A Muzambinho teve, pois, origem, em uma concessão feita á Minas e Rio, para um ramal destinado a Aguas Virtuosas, Cambuquira e Campanha (hoje ramal de Campanha) e prolongamento além de Três Corações, até o ponto navegavel do Rio Verde.

A Minas e Rio, porém, não se utilizou dessa concessão, que foi declarada caduca por decreto n.° 419, de 23/5/1890, do Gov. Provisorio; foi feita, então, pelo decreto n.° 846, de 11/10/1890, nova concessão, com o mesmo fito, á Estrada de Ferro Muzambinho, cuja proposta foi aceita em concorrencia.

Em 5 de Outubro de 1889, foi celebrado o contrato com essa estrada, para as construções dos ramais de Jacuí, S. Sebastião do Paraiso e Garimpo das Canôas, tendo em vista as autorizações das leis nos. 3.754 e 3.756 já citadas.

No dia 27 de Agosto de 1890, foi celebrado o contrato entre o Governo de Minas e a Muzambinho, para a construção dos prolongamentos a Lavras e ao Jaguára e das linhas de Forquilha ao Araxá e de Poços de Caldas a Campanha.

Em 15 de Dezembro de 1891, foi celebrado entre o Governo do Estado e essa Estrada, um contrato pelo qual ficaram reduzidos a um só todos os seus contratos de concessões de estradas de ferro no Estado; e, em 18 de Janeiro de 1893, esse contrato sofreu uma modificação.

Em 1890, foram iniciados os estudos e logo a construção, tendo sido inaugurado o primeiro trecho da Muzambinho em 1892.

O privilegio á Muzambinho foi concedido pelo decreto n.° 846, de 11 de Outubro de 1890, do Governo Provisorio da Republica. Privilegio por 50 anos.

O prolongamento e o ramal teriam de ser construidos de conformidade com os estudos que já haviam sido aprovados pelos decretos 37 e 10.449, de 5 de Dezembro e 9 de Novembro de 1889, de cujo custo a Companhia obrigar-se-ia, pelo decreto 846, a indenizar a "The Minas and Rio Railway Company, Limited". Foi concedida á Cia. a garantia de juros de 5% ao ano, durante a construção do ramal de Campanha e a de 4% ao ano, durante 25 anos, depois de aberto ao trafego o mesmo ramal, sobre o capital de 2.509:500$000.

Na clausula VII desse contrato 846, ficou bem claro que faziam parte integrante da concessão as clausulas das concessões feitas a "The Minas and Rio Railway Company, Limited", constantes dos decretos anteriores n.° 10.101, de 1.° de Dezembro de 1888; n.° 10.310, de 10 de Agosto de 1889; e n.° 10.449, de 9 de Novembro tambem de 1889, relativos ao ramal de Campanha; e dos decretos n.° 10.122, de 15 de Dezembro de 1888; n.° 10.309, de 10 de Agosto de 1889; e n.° 37, de 5 de Dezembro de 1889, relativos ao prolongamento da Estrada.

O Governo Provisorio mostrava-se interessado na construção rapida da Muzambinho. E, como a Minas e Rio deixou de entregar os respectivos estudos definitivos, que lhe foram requisitados para serem utilizados mediante justa indenização, resolveu êle, na forma estabelecida naquela concessão, modificar as clausulas anexas ao decreto n.° 846. Esse decreto modificativo foi o de n.° 1.009, de 14 de Novembro de 1890 e autorizava a Muzambinho a organizar, a expensas suas, novos estudos para a construção daquelas obras.

Em 19 de Dezembro de 1890 (decreto n.° 1.186), foram aprovados os estudos definitivos feitos pela Muzambinho, dos 10 primeiros quilometros do prolongamento da Minas e Rio, de Três Corações até Salto Grande da Motuca.

Em 21 de Fevereiro de 1891 (decreto n.° 1.419), foram aprovados os estudos definitivos de mais 20 quilometros de prolongamento da Minas e Rio e os 10 primeiros quilometros do ramal de Campanha.

Em 23 de Abril de 1891 (decreto n.° 159), foram aprovados os estudos definitivos dos ultimos 21½ quilometros do prolongamento da Minas e Rio; e no dia 30 de Maio do mesmo ano (decreto n.° 357), foram aprovados os da segunda secção do ramal de Campanha, na extensão de 22 quilometros.

O decreto n.° 386, de 13 de Junho de 1891, veio aprovar os estudos definitivos complementares do ramal de Campanha, na extensão total de 53 quilometros e 690 metros, a que se referia o decreto n.° 1.009, já citado.

Conforme ficou dito atrás, a construção foi logo atacada e o primeiro trecho inaugurado em 1892. Teria tido construção mais facil, se não tivesse a obrigação de passar por Varginha, na Serra desse nome, e o encargo da construção do ramal de Campanha.

Em 25 de Abril de 1894, entre os representantes do Estado de Minas e da Estrada de Ferro Muzambinho, foi celebrado um contrato para um emprestimo que tinha por fim a construção de varios trechos de suas linhas. Por esse contrato, o Estado se obrigou a fazer um emprestimo á Companhia até 8.000:000$000 em apolices da divida do Estado, ao juro de 5% ou em dinheiro, a juizo do Governo, por meio de prestações parciais.

Deu a Companhia, em hipoteca, a sua linha já trafegada de Três Corações á Estação Fluvial, de concessão da União, excluido o ramal de Lambarí; a que estava em via de cons-

trução, da Estação Fluvial ás divisas de São Paulo; e o ramal de Lavras; e bem assim o material fixo e rodante, accessorios e dependencias das referidas estradas.

A lei n.º 270, de 1.º de Setembro de 1899, do Estado de Minas Gerais, autorizou ao seu governo a encampar a Estrada de Ferro Muzambinho, mediante acôrdo com essa Companhia.

Em Outubro de 1899, o Governo de Minas adquiriu a Estrada, conservando-a até 1908, data em que foi encampada pelo Governo Federal.

O Decreto federal n.º 6.690, de 23 de Outubro de 1907, autorizou a Muzambinho a transferir ao Estado de Minas a concessão de que trata o decreto n.º 846, já citado varias vezes e o decreto federal n.º 7.091, de 27 de Agosto de 1908, autorizou a sua incorporação á Estrada de Ferro Minas e Rio.

O Governo Federal fez a aquisição e encampação pela importancia de 12.000:000$000, da Muzambinho, com todas as suas concessões, linhas ferreas e de navegação, já em trafego, em construção e em estudos, material fixo, rodante e flutuante, imoveis, moveis e semoventes, com todos os seus bens completamente livres e desembaraçados de toda e qualquer obrigação.

Essa Estrada foi entregue á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro; e, uma vez entregue, ficou incorporada á Estrada de Ferro Minas e Rio.

A Muzambinho, por circunstancias diversas, não havia sido ainda incorporada pela União, a exemplo do que fez o Governo com as outras, conforme vimos atrás. Além de outras vantagens que levaram o Governo Federal a tomar essa medida, avultava esta: que a União ficava exonerada do pagamento á Estrada da quantia de 100:000$000 por ano, a titulo de garantia de juros.

O preço da aquisição e encampação foi pago no ato da assinatura da escritura, para o que o Governo Federal, pelo Decreto n.º 7.110 de 12 de Setembro de 1908, abriu ao Ministerio da Fazenda o credito da quantia necessaria para esse fim (12.000:000$000).

Pelo Aviso n. 53, de 26 de Agosto de 1909, a Muzambinho ficou obrigada o observar provisoriamente, junto com a Minas e Rio, o Regulamento da Central do Brasil.

Os dois unicos Diretores que teve a Muzambinho, durante toda a sua vida, foram : o Dr. Carlos Augusto de Miranda Jordão e o Dr. Egas Muniz Barreto do Aragão.

c) CIA. VIAÇÃO FERREA SAPUCAI'

Historico — A sociedade anónima denominada Estrada de Ferro do Sapucaí tinha por fim a construção, uso e goso da ferrovia que, partindo do ponto mais conveniente da estrada "Minas e Rio", terminasse nos limites da provincia de Minas Gerais com a de S. Paulo, no municipio de Ouro Fino, nos termos do contrato celebrado pelos engenheiros Carlos Euler Junior e Raimundo de Castro Maia com o governo de Minas, em 12 de Novembro de 1887, e de conformidade com as leis ns. 3.384 e 3.419, de 15 de Junho de 1886 e 29 de Agosto de 1887.

Tinha por fim, ainda, explorar, custear e gosar as estradas de ferro, de rodagem ou canais que de futuro construisse, quer como prolongamento do seu tronco, quer como ramais, especialmente o prolongamento situado no territorio da Provincia de São Paulo, até o Ramal da Penha do Rio do Peixe; e, finalmente, explorar, custear e gosar a navegação a vapôr do Rio Sapucaí, desde as imediações de Pouso Alegre até o ponto mais conveniente do municipio de Campanha.

Para a companhia passou integralmente o citado contrato de 12 de Novembro de 1887.

Séde: Rio de Janeiro.

A duração da Companhia seria de 50 anos, contados da data de sua organização. O valôr do privilegio que os concessionarios transferiram á Companhia, em 1888, foi arbitrado em 300:0000$000.

O capital era de 3.000:000$000, representado por 15.000 ações de 200$000 cada uma podendo ser elevado até 6.000:000$000.

A Companhia seria administrada por uma diretoria composta de três membros eleitos pela assembléa geral, de três em três anos, revogaveis e reelegiveis, exceto a primeira diretoria, composta dos Srs. Senador Antonio Candido da Cruz Machado, Tenente-Coronel Antonio Carneiro Santiago e engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto, que duraria por seis anos.

A sessão da Assembléa Geral da instalação foi realizada no dia 15 de Março de 1888, sob a Presidencia do Senador Antonio Candido da Cruz Machado.

A seguir, transcrevemos a ata da inauguração dos trabalhos de construção da Estrada de Ferro do Sapucaí :

"ACTA DA INAUGURAÇÃO DOS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO SAPUCAHY.

Aos vinte tres dias do mez de Fevereiro do anno de mil e oitocentos e oitenta e nove do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, na localidade escolhida para o entroncamento da via ferrea da Companhia Estrada de Ferro do Sapucahy com a da "Minas and Rio Railway", perto da estação de Soledade, nesta linha, achando-se presentes o Exmo. Snr. Dr. Antonio Gonçalves Ferreira, Presidente desta Provincia de Minas Geraes, os Directores Dr. Luiz Raphael Vieira Souto e Tenente Coronel Antonio Carneiro Santiago, e Luiz Matheus Maylasky, Representante da Directoria, o Reverendissimo Vigario da Freguezia do Carmo e mais pessoas abaixo assignadas, depois de lançada a benção pelo Reverendissimo Vigario acima referido ao carrinho de mão e á pá que serviam no acto de inaugurar-se o serviço, foi dito pelo Dr. Vieira Souto que não tendo podido comparecer a esta solemnidade o Exmo. Snr. Visconde de Serro Frio, Presidente da Directoria, por se achar de nojo pelo fallecimento de seu filho, declarava inaugurados os trabalhos de construcção da futurosa estrada de ferro do Sapucahy, finalizando com vivas á Provincia de Minas Geraes, ao Exmo. Snr. Presidente da mesma Provincia, Companhia Estrada de Ferro do Sapucahy, que foram correspondidos enthusiasticamente por todas as pessoas presentes. Em seguida o Exmo. Snr. Presidente da Provincia deu igualmente vivas á Nação Brasileira, ao laborioso Povo Mineiro, e á Companhia Estrada de Ferro do Sapucahy que tambem foram correspondidos calorosamente, sendo após executado o hymno Nacional.

E para constar, eu, Director Secretario, mandei lavrar a presente acta, que vai assignada pelo Exmo. Snr. Presidente da Provincia, pela Directoria e por todas as pessoas presentes.

Assignados :

Antonio Gonçalves Ferreira
Luiz Raphael Vieira Souto
Antonio Carneiro Santiago
Pe. Antonio Gomes de Faria Nogueira.
Luiz Matheus Maylasky
Carlos Alberto Morsing
Manoel Jm. de Lemos
Francisco Marques Pereira Carrazedo
José Pedro A. de Mattos
Lucas Teixeira de Souza Magalhães
L. Fenzever
Luiz Eugenio Horta Barboza
Fabio Ramos
Francisco Braz Pereira Gomes
Arthur Pereira de Magalhães
Paul Taves
José Carlos Carvalho
Joaquim H. de Bacellar
Alfredo Pinto Va. de Mello
Christiano Pereira Brasil
Francisco de Paula Guimarães
Pedro A. N. P. da Cunha
João B. Pimenta
José Leite de Souza
Francisco L. da Veiga
Cesarino Ribeiro
José dos Reis S. Rezende

Luiz Matêus Maylasky,

Visconde de Sapucaí, iniciador, fundador e Diretor Presidente da Estrada de Ferro Sapucaí de 14-2-1891 a 17-3-1893.

Rodolpho Sergio Ferreira
Lauro de Lima
Vigario José Silverio Nogueira da Luz
Alfredo Carneiro Santiago
Braz Marvilha Junho
Fausto Dias Ferraz
José Carneiro de Rezende
C. Euler
L. Mertens
Cel. Silvestre Dias Ferraz
Manoel Dias Ferraz
João Carlos Vieira Ferraz
João B. da Fonseca
José Luiz de Bulhões Pedreira

Transcrevemos, tambem, a seguir, a ata da sessão de posse da primeira Diretoria da Sapucaí, em 14 de Fevereiro de 1891 :

"Ao meio dia, achando-se presentes os cinco Directores, cujos nomes constam dos Estatutos — art. 44 — o Snr. Commendador L. M. Maylasky, como Presidente aclamado pelos outros quatro — assume a Presidencia e abre a sessão.

O Snr. Presidente declara que, estando preenchidas todas as formalidades exigidas pela lei, está legalmente funccionando de hoje em diante a Companhia Viação Ferrea Sapucahy. Por indicação do Snr. Presidente são designados o Dr. Paulo Cezar de Andrade para Secretario da Directoria e Cel. Antonio Carneiro Santiago para Thesoureiro, sendo este em seus impedimentos substituido pelo Director Joaquim Pacheco e aquelle pelo Director Luiz P. Frias : tudo em satisfação ao disposto no paragrapho unico do art. 29 dos Estatutos.

O Snr. Presidente apresenta o n.º 43 do Diario Official de 14 de Fevereiro de 1891 em que se achão publicados os Estatutos da Companhia, a acta da Assembléa Geral constituinte e o certificado da Junta Commercial, sob n.º 1.229 — do archivo nessa Repartição dos estatutos da Companhia Viação Ferrea Sapucahy com os demais documentos exigidos por lei.

O Snr. Presidente propõe que seja nomeado o Accionista Bernard Byrne representante da Companhia na Europa. Approvado, mandou-se officiar ao dito accionista nesse sentido. Ficou o Presidente autorizado a entender-se com a Administração do Banco da Lavoura e Commercio, onde foi feito o deposito de dez por cento do capital da Companhia, para abrir conta corrente com a Companhia. Ficou o Presidente igualmente autorizado a satisfazer as despesas de incorporação da Companhia pelo modo resolvido na Assembléa Geral constituinte de 6 do corrente. A' uma hora da tarde, nada mais havendo a tratar, o Secretario lavra esta acta que, lida e approvada, é assignada por todos os Directores.

Assignados :

Luiz Matheus Maylasky
Dr. Paulo Cezar de Andrade
Antonio Carneiro Santiago
Luiz P. Frias
Joaquim Pacheco.

O primeiro trecho foi inaugurado em Março de 1891 e o ultimo em Dezembro de 1897, numa extensão total de 270 quilometros, formando a atual Linha Sapucaí. Como ponto de partida, foi escolhida a estação de Soledade, da Minas e Rio.

Posteriormente, com a novação do contrato, obteve do Estado de Minas novas concessões e adquiriu outras, que permitiram a ligação entre Soledade e Santa Rita do Jacutinga, nas divisas com o Estado do Rio.

Por compra, adquiriu a S. Isabel do Rio Preto, com 75 quilometros de linhas em trafego. A escritura dessa aquisição foi lavrada em notas do tabelião Evaristo Vale de Barros, do Rio de Janeiro, aos 21 de Setembro de 1889, compreendendo tambem a concessão de Lavras a S. Rita do Jacutinga. A extensão dessa Estrada, que foi construida em 1881, ia desde Barra do Piraí até a Freguezia e Povoação de S. Isabel do Rio Preto, no Municipio de Valença, Provincia do Rio de Janeiro.

As estações e paradas da Linha Santa Isabel eram as seguintes :

1	Estação de Barra (ponto inicial)	Km.	0
2	Parada Desvio Barbosa	”	17
3	Estação de Ipiabas	”	28
4	Parada Desvio Gomes	”	31
5	Estação de Paulo de Almeida	”	39
6	Estação de Conservatoria	”	44
7	Estação de Pedro Carlos	”	53
8	Parada Desvio Contrucci.	”	61
9	Estação de José Leite	”	67
10	Parada Andrade	”	70
11	Estação de Joaquim Matoso	”	75
12	Parada Jacuba	”	80
13	Barranca do Rio Preto	”	85

O trecho compreendido entre os Kms. 75 e 85, na Ponte do Zacarias, sobre o Rio Preto, era o prolongamento que ligava a linha fluminense com a mineira.

A Estrada de Ferro do Sapucaí adquiriu tambem, por compra, a Estrada de Ferro Santana, hoje Ramal de Passa Três, construida em 1883. A escritura de aquisição foi lavrada pelo tabelião Pedro Evangelista de Castro, do Rio de Janeiro, em 19 de Novembro de 1889.

Da estação de Santana, ponto inicial, á de Passa Três, onde termina a linha, contam-se 33 quilometros. Nessa extensão existiam as seguintes estações e paradas :

Santana — ponto inicial (estação)	Km.	0
Rosa Machado (parada)	”	6
Henrique Nora (parada)	”	9
Engenho Central (parada)	”	12
Piraí (estação).	”	18
Bela Vista (parada)	”	27
Passa Três (estação)	”	33

Com as concessões e compras, ficou a Estrada de Ferro do Sapucaí com a extensão de 595 quilometros.

A Sapucaí, partindo do Rio Verde, afluente do Sapucaí, para depois seguir o vale deste, teria seu traçado muito mais facil, si o contrato não a obrigasse a passar por Cristina, forçando-a a subir as serras de Pinheirinho, São João, Cristina e Pedrão, para descer até o vale do Rio Sapucaí, nas proximidades de Itajubá.

As condições técnicas dessas serras são semelhantes ás do primeiro trecho da Minas e Rio.

As condições do trecho entre Soledade e Barra não são melhores, pois o trajeto se faz por contrafortes da Mantiqueira para atingir ao seu ponto culminante em Pacáu, a 1.270 metros de altitude ; em seguida, desce até chegar a Santa Rita, a 30 quilometros, com uma diferença de nivel de 678 metros.

O trecho entre Santa Rita e Passa Três, construido por companhia particular de poucos recursos, tem as suas condições técnicas incompativeis com a época e o material rodante atuais.

REORGANIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO SAPUCAI' — Em Fevereiro de 1891, a Estrada de Ferro do Sapucaí foi reorganizada. Desapareceu essa Estrada e foi organizada a sociedade anónima "Companhia Viação Ferrea Sapucaí," a qual tinha por fim a construção, uso e gozo das estradas de ferro anteriormente a cargo das companhias Estradas de Ferro do Sapucaí, Sul Paulista, Vitoria e Montes Claros.

As citadas companhias ficaram fundidas na "Viação Ferrea Sapucaí", podendo esta tambem realizar a fusão de outras companhias de estradas de ferro que gozassem de garantia de juros concedida pelo Governo Federal e que nela quizessem incorporar-se. Com a fusão dessas Companhias, foram dispendidos 39.487:227$375. As estradas Sul Paulista, Vitoria e Montes Claros nunca foram construidas e não passaram de concessões apenas.

A séde da nova organização era no Rio de Janeiro e a sua duração seria de 90 anos. O capital era de 100.000:000$000, representado por 500.000 ações de 200$000 cada uma podendo a Diretoria elevá-lo a 300.000:000$000, se julgasse conveniente. A porcentagem de 6% dos lucros seria destinado ao fundo de reserva que serveria para refazer o ca-

pital por acaso desfalcado e considerar-se-ia completo, cessando a acumulação, logo que atingisse 20% do capital social.

A Companhia era administrada por uma Diretoria composta de cinco membros eleitos pela assembléa geral, de três em três anos, revogaveis e reelegiveis. A primeira Diretoria foi composta dos Srs. Luiz Mateus Maylasky, Dr. Paulo Cesar de Andrade, Luiz P. Frias, Antonio Carneiro Santiago e Joaquim Pacheco.

A sessão da Assembléa Geral da instalação foi realizada no dia 6 de Fevereiro de 1891, sob a Presidencia do Sr. Comendador Luiz Mateus Maylasky.

A esse ilustre cidadão e mais aos Srs. Frias, Hermanos & Comp. e Raul de Carvalho e Comp., as Estradas de Ferro do Sapucaí, Sul Paulista, a Vitoria e Montes Claros confiaram o mandato de incorporarem a Cia. Viação Ferrea Sapucaí.

Esse ato foi levado a efeito de conformidade com os contratos celebrados com o Governo do Estado de Minas Gerais em 12 de Novembro de 1887, com as ampliações e modificações do contrato de 3 de Janeiro de 1889 ; com o Governo do Estado de São Paulo em 23 de Maio de 1883 ; com o Governo Federal em 30 de Abril de 1890, nos termos do Decreto n.º 365, de 26 de Abril do mesmo ano ; com o Governo do Estado do Espirito Santo em 3 de Setembro de 1888, nos termos do Decreto n.º 10.124, de 15 de Dezembro do mesmo ano e contrato de 29 do mesmo mês ; com o Governo do Estado de Minas Gerais, em 10 de Agosto de 1889, nos termos da lei provincial n.º 3.648, de 1.º de Setembro de 1888.

DADOS SOBRE ESSAS CONCESSÕES — a) A sociedade anónima denominada "Estrada de Ferro Sul Paulista", tinha por fim a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de Itú a Iguápe, no Estado de S. Paulo, passando pelas fabricas de ferro de S. João de Ipanema e Jacupiranga.

Capital : 10.000:000$000, representado por 50.000 ações de 200$000, podendo ser duplicado.

Em 30 de Abril de 1890 foi celebrado, entre o Governo da União e José Vergueiro, o contrato para a construção dessa Estrada.

A sessão da Assembléa Geral da instalação foi realizada no dia 24 de Junho de 1890, presidida pelo Sr. Luiz Mateus Maylasky.

Em 21 de Junho de 1890, foi lavrada, em notas do tabelião Pedro Evangelista de Castro, a escritura de cessão que fez o Comendador José Vergueiro a Frias Hermanos & Cia., da concessão dessa Estrada ; e em 24 de Março de 1892 a Cia. Estrada de Ferro Sul Paulista transferiu á Cia. Viação Ferrea Sapucaí a concessão da Estrada.

b) A sociedade anónima "Estrada de Ferro Montes Claros" tinha por fim a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo do porto "Extrema", no Rio S. Francisco, terminasse na cidade de "Montes Claros", na Provincia de Minas Gerais.

Capital : 3.000:000$000, representado por 15.000 ações de 200$000, podendo ser elevado a 10.000:000$000.

A sessão da Assembléa Geral da instalação foi realizada no dia 17 de Setembro de 1889, sob a Presidencia do Sr. Dr. Teodureto Carlos de Faria Souto.

Em 3 de Junho de 1891, foram aprovados os estudos dessa Estrada, com a extensão de 150 kms,696 e orçada em 2.930:555$339.

c) A Cia. Estrada de Ferro da Vitoria foi constituida em condições identicas ás da Sul Paulista : Capital e fins iguais.

Trecho de linha: de Vitoria até o entroncamento da Estrada de Ferro de Santa Luzia do Carangola e Cachoeiro do Itapemirim.

A sessão da Assembléa Geral da instalação foi realizada em 14 de Outubro de 1890, sob a Presidencia do incorporador, Sr. Luiz Mateus Maylasky.

OBSERVAÇÕES — A séde de todas essas três companhias era o Rio de Janeiro. Os prasos de duração seriam: 90 anos para a "Sul Paulista" e para a "Vitoria" e 50 para a "Montes Claros".

LINHA DE BOTAFOGO A ANGRA DOS REIS

A E. F. Botafogo a Angra dos Reis tambem foi uma concessão que pertenceu á Sapucaí.

O Engenheiro João dos Reis e Souza Dantas Sobrinho havia firmado um contrato com o Governo Imperial, em 30 de Outubro de 1889, para a construção dessa Estrada.

Por decreto n.º 236, de 28 de Fevereiro de 1890, foi, porém, transferido o seu privilegio á Cia. Estrada de Ferro do Sapucaí.

Em 18 de Fevereiro de 1891, a Sapucaí contratou a empreitada com Almeida, Nazareth & Cia., que a transferiram a Lavandyra e Rimkiewicz, em 25 de Julho de 1892. Mas, em 9 de Setembro desse mesmo ano, Almeida Nazareth & Cia. reassumiram a responsabilidade do contrato primitivo.

No dia 22 de Dezembro de 1893 foi rescindido esse contrato de 18 de Fevereiro de 1891.

TRAÇADO — O seu traçado era o seguinte : da Baía de Botafogo, no fim da Praia do mesmo nome — seguindo por Copacabana, Jacarépaguá, Guaratiba, Santa Cruz, Itaguaí e Mangaratiba, até Angra dos Reis — com a extensão total de 193kms,340.

ESTAÇÕES — Botafogo, Copacabana, Leblon, Tijuca, Jacarépaguá, Vargem Pequena, Guaratiba, Santa Cruz, Itaguaí, Mangaratiba, Praia da Fazenda e Angra dos Reis.

CUSTO DA ESTRADA — Estava orçado em 9.000:000$000, incluindo o material rodante. O custo dos estudos definitivos, incluindo variantes e instrumentos, ficou em 87:044$672. Os estudos completos foram apresentados, em 30 de Novembro de 1890, pelo Dr. Carlos Alberto Morsing, Chefe do Escritorio Técnico da Estrada de Ferro do Sapucaí, ao Sr. Luiz Mateus Maylasky, Diretor Gerente dessa Estrada (Sapucaí).

Esses estudos haviam sido apresentados ao Governo em 27 de Janeiro de 1891.

Já em 1890, como se vê, uma estrada de Minas acalentava o sonho de possuir um porto de mar e, por coincidencia, o mesmo de que ainda hoje tenta servir-se.

Passamos a citar, a seguir, as principais leis, decretos e contratos que tiveram referencia com a Estrada de Ferro Sapucaí, até 1900:

Lei n.º 2.788 — de 24 de Setembro de 1881 — Autorizou o Governo da Provincia a conceder ao cidadão Antonio Luiz Caetano da Silva privilegio exclusivo, por 60 anos, para a construção, uso e gozo de uma ferrovia de bitola estreita, da cidade de Lavras do Funil á freguezia de Santa Rita do Jacutinga, municipio do Rio Preto.

Termo de contrato celebrado em 19 de Outubro de 1882, entre a Provincia de Minas Gerais e o Sr. Antonio Luiz Caetano da Silva, para a construção de uma estrada de ferro, como ponto de partida na cidade de Lavras do Funil, terminando na freguezia de Santa Rita do Jacutinga.

Termo de modificação do n.º 6, paragrafo 9.º, da clausula 4.ª do contrato acima citado — em 8 de Julho de 1885.

Lei n.º 3.345, de 9 de Outubro de 1885 — Autorizou o Governo da Provincia a contratar com o Dr. Antonio Policarpo de Meireles Enout e Paulo Ferreira Alves, ou quem melhores condições oferecesse, a construção de um "tramway" de bitola de 60 centimetros, que, partindo do ponto mais conveniente da "Minas and Rio", passando pelas aguas de Caxambú, fosse terminar na cidade de Baependí.

Lei n.º 3.384, de 15 de Junho de 1886 — Autorizou a construção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, que, partindo da ferrovia "Minas and Rio", fosse terminar nos poços de Caldas, passando pelas cidades de Cristina, Itajubá e Pouso Alegre.

Lei n.º 3.419, de 29 de Agosto de 1887 — Deu ao concessionario ou concessionarios da Estrada de Ferro do Vale do Sapucaí, de que tratava a Lei n.º 3.384, a garantia de 3% sobre o capital maximo de 6.000:000$000, durante o praso de 30 anos.

Termo do contrato celebrado entre a Provincia e os engenheiros Carlos Euler Junior e Raimundo de Castro Maia, em 12 de Novembro de 1887, para a construção da Estrada de Ferro do Vale do Sapucaí.

Termo de aditamento ao contrato de 19 de Outubro de 1882 — em 16 de Janeiro de 1888.

Termo de contrato celebrado em 27 de Abril de 1888, entre a Provincia e os Drs. Policarpo de Meireles Enout e Paulo Ferreira Alves, para a construção de um "tramway" a partir da "Minas and Rio" a Baependí, passando por Caxambú.

Termo de contrato celebrado em 3 de Janeiro de 1889, entre a Provincia de Minas Gerais e a Cia. Estrada de Ferro do Sapucaí, para a construção de novos ramais, mediante aumento de 4.000:000$000 do capital já garantido, nos termos da Lei n.º 3.648, de 1888. (O capital ficou elevado a 10.000:000$000 ; e os novos ramais a serem construidos, eram os seguintes : *a*) de Cristina, ou suas imediações, ás Aguas Virtuosas do Lambarí e *b*) do ponto mais conveniente da mesma linha principal, passando nas proximidades de Vargem Grande e Conceição dos Ouros, á cidade S. José do Paraiso).

Termo de contrato celebrado em 10 de Agosto de 1889, com o tenente coronel Cipriano de Medeiros Lima, para a construção da estrada de ferro Montes Claros.

Lei n.º 3.794, de 16 de Agosto de 1889 da Provincia de Minas — Autorizou a modificação do contrato celebrado com a Cia. Estrada de Ferro do Sapucaí : — modificação do traçado do ramal para a cidade de S. Sebastião do Paraiso — O novo traçado deveria ser este : sair do ponto mais conveniente da linha principal, passar pela povoação de S. Caetano da Vargem Grande e seguir diretamente á cidade de S. José do Paraiso, estabelecendo um sub-ramal para Conceição dos Ouros.

Ato de 12 de Maio de 1890 — O Governador do Estado de Minas Gerais, a pedido da Cia. Estrada de Ferro Sapucaí, resolveu aceitar como legitima e valiosa a transferencia e cessão que lhe fizeram os Srs. Dr. Antonio Policarpo de Meireles Enout e Paulo Ferreira Alves, dos direitos e obrigações que tinham como concessionarios do privilegio para a construção do "tramway" de Soledade a Baependí, passando por Caxambú. A Sapucaí, porém, deveria uniformizar a bitola do "tramway" com a de suas linhas, que era, como ainda hoje, de um metro.

Ato de 1.º de Agosto de 1890 — O Sr. Antonio Luiz Caetano da Silva fez cessão á Cia. Santa Isabel do Rio Preto dos direitos e obrigações que tinha como concessionario do privilegio para construção de uma estrada de ferro que, partindo da freguezia de Santa Rita do Jacutinga, fosse terminar na cidade de Lavras. A Cia. Santa Isabel do Rio Preto fez, por sua vez, cessão do mesmo privilegio á Sapucaí, inclusive o contrato novado em 28 de Fevereiro de 1889. Pois bem, por ato de 1.º de Agosto de 1890, o Governador do Estado de Minas aceitou como legitimas essas transferencias.

Termo modificativo, em 10 de Novembro de 1891, do contrato celebrado com a Sapucaí, a 3 de Janeiro de 1889.

Termo de aditamento lavrado em 23 de Maio de 1892 — aditamento ao contrato de 27 de Abril de 1888, em virtude do qual se obrigou o Governo de Minas a pagar á Companhia Viação Ferrea Sapucaí os juros garantidos na lei n.º 3.648, de 1.º de Setembro de 1888, para a construção do "tramway" de Soledade a Baependí.

Termo de novação de 9 de Dezembro de 1893 — Novação dos contratos de 19 de Outubro de 1882, 27 de Abril de 1888 e 3 de Janeiro e 10 de Agosto de 1889, para a construção das estradas de ferro que, da Barranca do Rio Preto, nas divisas do Estado de Minas com o Estado do Rio, na freguezia de Jacutinga, do municipio do Rio Preto, ia ter á estação de Soledade, da Estrada de Ferro Minas and Rio, com um ramal para a cidade do Turvo, e dessa estação ao Rio Eleuterio, no municipio de Ouro Fino, e divisas do Estado de Minas com o de S. Paulo, passando por Cristina, Itajubá e Pouso Alegre, com ramais a S. José do Paraiso e a Lambarí, e da que, partindo da Extrema, na margem do Rio S. Francisco, terminasse na cidade de Montes Claros.

Termo de prorrogação lavrado em 16 de Março de 1898 — Prorrogação do prazo estipulado no acôrdo de 18 de Dezembro de 1893, para conclusão das obras da 2.ª Secção da Estrada de Ferro Sapucaí, entre a estação de Soledade e a Barranca do Rio Preto.

Decreto federal n.º 1.256, de 16 de Fevereiro de 1899 — Declarou a caducidade do privilegio, garantia de juros e mais favores outorgados á Cia. Viação Ferrea Sapucaí.

Decreto federal n.º 1.402, de 17 de Agosto de 1900 — Declarou sem efeito o Decreto n.º 1.256, acima citado.

Ano por ano, damos, a seguir, o historico dos fatos principais desenrolados nessa Companhia, de 1891 a 1900 :

1891

Em 15 de Março foi inaugurado o trafego provisorio do trecho compreendido entre Caxambú e Cristina, com 61 kms. A 27 de Junho foi inaugurado o trecho de Cristina a Maria da Fé, com 20 kms. ; e a 25 de Setembro o trecho de Maria da Fé a Itajubá, com 28 kms. A 1.ª Secção da Sapucaí ficou, então, com 109 kms. de linha em trafego, compreendendo as seguintes estações : Caxambú, Soledade, Silvestre Ferraz, Ribeiro, Cristina, Maria da Fé e Itajubá.

A 15 de Março foi montado o escritorio do Trafego e Almoxarifado da 1.ª Secção, que funcionou num armazem de madeira da Minas e Rio, juntamente com a Agencia de Soledade. Em 25 de Junho, foi mudado para o edificio proprio, tambem em Soledade.

A estação da Sapucaí, situada no povoado de Soledade, até 31 de Setembro funcionou em um armazem de madeira pertencente á Minas e Rio, mediante aluguel. Em 1.° de Outubro o serviço de expediente passou a ser feito no edificio da estrada inglêsa, em virtude do contrato de trafego mutuo entre as duas estradas, que começou a vigorar nesse dia.

Em 31 de Agosto ficou concluido o armazem de baldeação de mercadorias em Soledade.

Funcionava ainda em Soledade o Deposito de carros e locomotivas da 1.ª Secção da Sapucaí.

Com a inauguração da estação de Itajubá, aumentaram a importação e exportação, pois passou a entrar pela estrada grande parte dos produtos que sempre haviam sido conduzidos de Itajubá, Vargem Grande e Santa Rita do Sapucaí para as estações paulistas de Cachoeira e Lorêna.

Desde então começou-se a vêr a necessidade da construção do prolongamento além de Itajubá, pois grande parte dos produtos procedentes e destinados a Pouso Alegre, Vargem Grande e S. José do Paraiso, ainda transitavam por Pindamonhangaba.

Em 8 de Julho, foi celebrado o acôrdo de trafego mutuo entre a Cia. Viação Ferrea Sapucaí e a Central do Brasil (Esse acôrdo foi denunciado em 24 de Março de 1894 e ficou sem efeito a partir de 1.° de Abril do mesmo ano).

O ramal de Santana tinha as suas pequenas oficinas em Piraí, e as da Linha Santa Isabel estavam localizadas em Barra; as oficinas da 1.ª Secção eram em Soledade.

LINHA DO CATALÃO A MATO GROSSO — A Cia. era concessionaria de três quartas partes dessa linha, adquiridas por compra, em dinheiro e ações, em 1.° de Agosto de 1891. Gozava de garantia de juros de 6% ao ano sobre 30:000$000 por quilometro, durante o prazo de 30 anos.

1 8 9 2

Em 12 de Abril, foi reduzido a 42.000:000$000 o capital da Companhia.

Em 19 do mesmo mês, foi aberta ao trafego a estação de Piranguinho, situada a 11 Kms. além de Itajubá. A 1.ª Secção ficou, pois, com 120 Kms. de linhas em trafego.

Em 26 de Dezembro foram, provisoriamente, entregues ao trafego as Oficinas da 1.ª Secção, em Soledade. Não era uma dependencia bem aparelhada, mas prestava bons serviços, satisfazendo ás necessidades do trafego, então muito reduzido. As oficinas de Soledade e Barra, apesar de acanhadas e sem recursos, continuaram a prestar bons serviços. As de Piraí eram as mais desprovidas de maquinas e ferramentas, de modo que muitos serviços do Ramal de Santana eram feitos nas de Barra.

SITUAÇÃO DA COMPANHIA — Em 1892, a Cia. tinha 243 quilometros em trafego, 741 em construção e 241 por construir.

O seu Presidente interino, Dr. Paulo Cezar de Andrade, no seu relatorio de 1892, mostrou as vantagens da conclusão de todas elas.

Ele escreveu :

> "Uma vez concluida a linha tronco com os três ramaes em territorio mineiro, a Companhia Viação Ferrea Sapucahy será uma das mais prosperas, senão a mais prospera empresa de Viação Ferrea no Brasil.
>
> Basta considerar que ella tende a trazer directamente ao porto do Rio de Janeiro, não só quasi toda a producção dos valles do Rio Grande, Rio Verde e Rio Sapucahy, no sul do Estado de Minas Geraes, que são de admiravel uberdade, e onde a cultura do café e de outros generos vai se desenvolvendo extraordinariamente, mas ainda, o que é mais importante, deve attrahir, pela sua ligação com a rêde da Companhia Mogyana, a maior parte da producção da immensa zona caféeira do Estado de S. Paulo que se dirige hoje para o porto de Santos, percorrendo linhas de bitólas differentes e pertencentes a empresas diversas, sujeita, portanto, a baldeações e a fretes elevados.
>
> Com o transporte do café daquella região, virá necessariamente o de outras mercadorias.
>
> O movimento de cargas daquella companhia eleva-se a cerca de .. 200.000 toneladas por anno. Admittindo-se que metade apenas dessa quantidade seja attrahida pela Companhia Viação Ferrea Sapucahy, terá esta um movimento de perto de 100.000 toneladas percorrendo toda a linha, o que á taxa média de 50$000 dará a renda annual de 5.000:000$000.
>
> Ajuntando-se o movimento de passageiros e o das mercadorias, proprio da zona da companhia, a renda desta excederá a 10.000:000$000 por

anno, e tenderá a crescer, porque a região a que vae servir é quasi toda nova. A despesa annual não attingirá a 3.000:000$000.

Concluida a 1.ª secção, e ligados, por conseguinte, os trilhos desta companhia aos da Mogyana, começará immediatamente a encaminhar-se para o porto do Rio de Janeiro aquelle movimento, isto é, o das cargas que hoje procuram Santos ; mas então a Companhia Viação Ferrea Sapucahy ainda ficará tributaria, como é hoje, da Companhia Ingleza Minas e Rio, na estação da Soledade.

Concluida a 2.ª secção, a Companhia Viação Ferrea Sapucahy entregará as suas cargas na estação da Barra da Estrada de Ferro Central do Brasil, e a sua renda augmentará com o accrescimo do percurso que essas cargas farão entre Soledade e Barra do Pirahy.

Concluida a 3.ª secção, esta companhia trará directamente ao porto do Rio de Janeiro todo o seu movimento de mercadorias, alliviando a Estrada de Ferro Central do Brasil de grande massa de transportes com que antes da abertura dessa secção contribuia para o seu trafego.

A renda subirá então consideravelmente, augmentada do producto resultante do percurso das cargas entre Barra do Pirahy e Rio de Janeiro.

A construcção de todas as três secções da linha tronco, é, portanto, de indeclinavel necessidade, e não o é menos a dos três ramaes de Lavras, Lambary e S. José do Paraiso, que contribuirão largamente para melhorar a renda daquella linha, facilitando o desenvolvimento da vasta região a que serve.

A somma de capitaes de que a companhia precisa actualmente para execução de suas obras é, pois, pequena, em comparação dos resultados que advirão de seu emprego".

1 8 9 3

A Sapucaí continuou com a mesma extensão de linhas em trafego, isto é : de Piranguinho a Soledade, de Soledade a Caxambú, Linha Santa Isabel e Ramal de Santana.

Começou a haver escassez de pessoal habilitado, principalmente nas três oficinas, por causa dos pequenos ordenados, mas os serviços normais pouco sofreram. A via permanente, as estações e as oficinas lutavam com grande dificuldade de pessoal, porque as estradas visinhas Minas e Rio, Muzambinho e Central do Brasil ofereciam mais vantagens, especialmente a segunda, que estava com trabalhos de avançamento.

O máu assentamento das linhas, na época da construção, deu lugar a que, nesse ano, fossem fraturados 25 trilhos, na Serra de Cristina, entre os Kms. 40 e 50.

Em 18 de Dezembro de 1893, foi lavrado um contrato entre o Governo de Minas e a Sapucaí, para a conclusão das obras da Companhia, que, pelos projetos, deveria ir da Barranca do Rio Preto a Soledade e de Soledade ao Rio Eleuterio, com ramais para Turvo e S. José do Paraiso. O Estado fez, então, á Companhia um emprestimo de Rs. 6.920:000$000, destinado, porém, exclusivamente, á construção das obras da linha tronco e aquisição de material. Ficou ele garantido com a caução dos debentures da Companhia, incluindo os da extinta Santa Isabel do Rio Preto. Desse emprestimo, em 1910, quando as três Estradas formaram a Rêde Sul Mineira, ainda a Sapucaí devia 4.115:670$000 ao Estado. Então, foram pagos, por saldo, 2.137:861$700, em dinheiro. A diferença dessas quantias constituiu o abatimento feito por Minas na divida da Sapucaí.

1 8 9 4

Em 23 de Agosto, foram entregues ao trafego mais 41 quilometros de linha, além de Piranguinho, compreendendo as estações de Olegario Maciel e Afonso Pena.

As oficinas de Soledade, com a montagem de uma maquina de aplainar madeiras, ficaram acrescidas de uma coberta de zinco de 10ms. × 8ms. Foi montado tambem um torno mecânico pequeno.

Continuou a dificuldade do pessoal habilitado.

1 8 9 5

Durante o ano, foram abertos ao trafego mais 110 quilometros, a saber :

1.ª Secção	de A. Pena a Francisco Sá	71	Kms.
2.ª "	" Caxambú a Baependí	8	"
3.ª "	" Santa Rita a Pacáu	31	"

As novas estações foram entregues ao trafego nas seguintes datas : a de Pouso Alegre, em 25 de Março ; a de Borda da Mata, em 1.º de Agosto ; a de Francisco Sá, em 17 de Dezembro; e a de Baependí, em 28 de Setembro.

A renda da Sapucaí ainda se mostrava prejudicada, por causa do desvio de cargas de importação e exportação duma grande zona sua, que procuravam a Central do Brasil pelas estações de Cachoeira, Lorêna e Pindamonhangaba. Os comerciantes e produtores do municipio de S. José do Paraiso achavam, como era natural, mais vantagens nesse encaminhamento : primeiro, pela grande diminuição da distancia e segundo pelas tarifas altas da Minas e Rio e Sapucaí. Entretanto, o trafego de passageiros aumentou.

Os principais produtos exportados eram : café, pelas estações de Afonso Pena Itajubá, Pouso Alegre, Piranguinho, Borda da Mata e Francisco Sá ; fumo, das estações de Afonso Pena, Itajubá, Pouso Alegre, Piranguinho, Cristina, Maria da Fé, Olegario Maciel, S. Ferraz e Ribeiro; gado suino, de Pouso Alegre e Olegario Maciel ; queijos, de Caxambú e Baependí ; aguas minerais, de Caxambú; e toucinho, de Piranguinho, Cristina, Maria da Fé, Olegario Maciel, Baependí, Silvestre Ferraz e Ribeiro.

As oficinas de Soledade tiveram o aumento de uma cobertura de zinco de 50ms × 9ms., tendo sido, então, assentados um locomovel novo, 2 tornos e uma maquina vertical para contornar.

Continuou ainda a crise de pessoal habilitado.

Na Linha de Santa Isabel havia 85 Kms. em trafego, entre a estação de Barra, ponto inicial, e a Ponte do Zacarias, sobre o Rio Preto. Do Km. 75 (Joaquim Matoso) ao Km. 85, era a ligação com o trecho mineiro. Nesse trecho não havia estações, mas simplesmente um desvio no Km. 85.

As Oficinas da Santa Isabel ficavam localizadas no Km. 1 da linha. Por falta de casas proximas, para moradia do pessoal e ser ele obrigado a morar em Barra, no que havia inconveniencia, não só pela distancia, como tambem pelas epidemias que anualmente assolavam aquela cidade, o Chefe do Trafego da respectiva Secção expendeu o alvitre de mudá-los para outro ponto melhor da linha.

Em 1.º de Janeiro de 1895, o trafego da 2.ª secção da Sapucaí constava de 5 Kms., compreendidos entre a Ponte do Zacarias sobre o Rio Preto, onde se ligava com a Santa Izabel, e a estação de Santa Rita. Em 20 de Junho do mesmo ano foram entregues ao trafego mais 13 Kms. além de S. Rita, com a inauguração da estação de Imbuzeiro.

Em 30 de Dezembro inaugurou-se a estação de Pacáu, no alto da Serra da Mantiqueira, sendo entregues ao trafego mais 18 Kms. de linha.

A construção do trecho de ligação de Barra a Santana, com o desenvolvimento de 8 quilometros, depois de começada em 1892 e ter sido, por varias vezes, suspensa, só foi recomeçada em Março desse ano de 1895.

1 8 9 6

Em 23 de Março foi entregue ao trafego provisorio o trecho de Francisco Sá a Ouro Fino, na extensão de 16 Kms., tendo logar a inauguração oficial desta ultima estação em 12 de Abril.

Em vista do desenvolvimento da Estrada, foi feito um acrescimo nas oficinas de Soledade, para a carpintaria e para o deposito das maquinas e carros em reparação. Ambos cobertos de zinco, mediam :

o da carpintaria	—	16ms.,50	×	8ms.,50
e do deposito	—	18ms.,40	×	11ms.,00

Em 2 de Janeiro desse ano, foi inaugurado o trecho entre as estações de Barra do Piraí e Santana, ligando as linhas Santa Isabel e Santana, na extensão de 7 quilometros e 693 metros.

Com a ligação dessas linhas, todo o material da "Santana" passou, do mês de Junho em diante, a ser reparado nas oficinas da Barra, tendo sido suprimidas as oficinas de Piraí.

1 8 9 7

Em 31 de Dezembro desse ano, as linhas da 1.ª Secção já se extendiam até o Rio Eleuterio. As estações entregues ao trafego, durante o ano, foram :

Adolfo Olinto, no Km. 246, em 15 de Maio.
Silviano Brandão, no Km. 256, em 15 de Março
Sapucaí, no Km. 268, em 15 de Dezembro.
Rio Eleuterio, no Km. 270, em 15 de Dezembro.

Nesse ano foram introduzidos 770 imigrantes italianos, que se localizaram entre as estações de Itajubá e Silviano Brandão.

A exportação dos produtos da principal zona cafeeira do Sul do Estado de Minas, na parte servida pela Sapucaí, se fazia, antes, inteiramente para o Porto de Santos. Depois, porém, da abertura das estações de Ouro Fino e Silviano Brandão, talvez a metade dessa produção começou a demandar o mercado do Rio de Janeiro. E se não passou a buscar o mercado do Rio toda a produção da zona, foi devido ás antigas relações comerciais dos exportadores com a praça de Santos e aos melhores preços que os cafés obtinham ali. Parece que se teria conseguido isso, se fosse posto em prática o estratagema da diminuição das tarifas. Esse "truc", porém, teria de ser feito de combinação com a Minas e Rio, pois do contrario nada adiantaria se apenas a Sapucaí favorecesse as tarifas, reduzindo-as.

Por outro lado, a Sapucaí teria tido grandes vantagens, se a Mogiana tivesse, nesse ano de 1897, entregue ao trafego o trecho já concluido do Rio Eleuterio até a sua estação de Eleuterio, em distancia inferior a 3 quilometros, porque teria desaparecido a pratica da condução dos generos em carros e tropas, entre S. Brandão e aquela estação.

Nas Oficinas de Soledade, foi feito um puxado de 10m,X6, para abrigar uma forja e foi aumentado o espaço destinado á fundição. Fez-se ainda, nas mesmas oficinas, um forno para fundição de ferro, com capacidade para fundir 1.000 quilos de cada vez.

Continuou ainda a dificuldade de pessoal.

No dia 2 de Janeiro desse ano de 1897, foi entregue ao trafego o trecho de linha entre Pacáu e Bom Jardim.

As linhas de Santa Isabel e Santana continuaram na mesma.

1 8 9 8

Como ficou dito atrás, a Mogiana, apezar de ligada com a Sapucaí na ponte sobre o Rio Eleuterio, não abriu ao trafego o seu trecho de 3 quilometros, entre essa ponte e a sua estação do Eleuterio. Em fins de Março desse ano de 1898, a Diretoria da Mogiana declarou qûe, não lhe convindo construir uma estação na margem do Rio Eleuterio, só abriria ao trafego o seu trecho de 3 quilometros se a Sapucaí construisse a sua estação definitiva. A' vista disso, a Sapucaí ordenou a construção imediata, e a estação, que ficára concluida em 30 de Junho, foi entregue ao trafego em 1.º de Julho.

A 1.º de Agosto, a Mogiana abriu o trecho ao trafego e contratou com a Sapucaí a vinda de seus trens á nossa estação, onde passou a ser feita a baldeação dos passageiros e expedições de uma para outra estrada.

A estação de Sapucaí servia, então, ás duas estradas, tendo, porém, compartimentos independentes. A Mogiana pagava á Sapucaí um aluguel mensal de 80$000 pelo uso da estação, escritorio, armazem e comodos de moradia para os seus empregados da estação e uso dos desvios e girador.

A renda de passageiros da Sapucaí naquele trecho, principalmente de Ouro Fino e Sapucaí, teve grande aumento, com as relações comerciais entre aquele municipio e o Oéste de São Paulo, Campinas e Capital do Estado Paulista.

Nesse ano de 1898, Maria da Fé começou a cultura de batatas, de cujo produto passou a fazer grande exportação.

Para atrair o transporte de café da zona da Freguezia de Jacutinga (servida pela nossa estação de S. Brandão), foi estabelecida a tarifa reduzida de 70$000 por tonelada, da estação de Sapucaí a Maritima, quando da estação de Eleuterio (da Mogiana) a Santos, o frete era de 74$920 por tonelada. Isso, porém, não surtiu efeito, porque o o café na praça de Santos produzia, em media, mais 2$000 por arroba do que na praça do Rio. Não era possivel, pois, a concorrencia, porque o frete de Sapucaí a Maritima era de 1$050 por arroba. Mesmo que nos propuzéssemos a transportar o café gratuitamente, o exportador não o despacharia para o Rio.

Nesse ano de 1898, foi edificado o escritorio do trafego e almoxarifado, em Soledade, junto á linha que segue para Caxambú.

A Sapucaí continuou ainda a lutar com a escassez de pessoal, já pela inferioridade de seus ordenados em relação ás visinhas estradas Minas e Rio e Muzambinho, já pelo atraso dos pagamentos.

O Superintendente da 2.ª Secção, em 1898, já declarava ser pessimo o estado em que se achava o barracão que servia de edificio para as oficinas da Santa Isabel.

A ponte de ferro sobre o Rio Paraíba em 1898 ainda não havia sido terminada, o que estava trazendo inconveniencia, atendendo ao pessimo estado da ponte de madeira, que ainda estava servindo. O escritorio do trafego e almoxarifado da Santa Isabel, devido ao máu estado do predio, foi transferido provisoriamente de Barra para Ipiabas.

1899

Tendo a Minas e Rio suspendido o fornecimento de carvão, em 12 de Março, o trafego da Sapucaí ficou paralizado, por três dias, de 13 a 15 desse mês, entre Soledade e Ouro Fino. Por efeito dessa paralização, o pessoal da Via Permanente quiz se constituir em greve, exigindo seus vencimentos que estavam atrasados três mêses. Restabelecido, porém, o trafego, cessou o movimento grevista, tendo sido dispensados os principais autores da greve.

Durante a maior parte do ano de 1899 (de 15 de Março a 7 de Outubro), a Companhia esteve sob a ação de liquidação forçada.

A parte mineira foi administrada pelo Estado de Minas, representado pelo Engenheiro Gustavo Tan, e a parte fluminense esteve sob a direção dos síndicos Eduardo Linch, representando os credores inglêses, e Manoel da Cunha Lobo Sotto Mayor, que passou procuração ao Dr. Edmundo Bittencourt.

A concordata foi homologada pelo Dr. Penaforte Caldas, Juiz da Camara Comercial, em 21 de Setembro de 1899 ; e, no dia 7 de Outubro desse mesmo ano, em juizo, a administração da Empresa foi entregue á Diretoria da Companhia.

Era, então, a Companhia representada apenas pelo Coronel Antonio Carneiro Santiago e Joaquim Pacheco, por haver falecido, repentinamente, durante a liquidação forçada, o Dr. Paulo Cezar de Andrade, que exercia as funções de Presidente.

Para substituí-lo, ocupou o logar de Presidente o Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara, como representante dos portadores de mais de ¾ do capital social.

A primeira medida do Governo foi modificar o horario dos trens, estabelecendo entre Soledade e Ouro Fino um só trem por dia, isto é, subindo em um dia e descendo no outro, exceto aos domingos, em que não corria trem nesse trecho. Essa medida foi adotada por economia e por deficiencia de material rodante.

A segunda medida dessa Administração estadoal foi reduzir as tarifas, a começar de 1.º de Junho, em mais de 40%. Essa redução veio trazer serios prejuizos á Companhia, e a sua prática não trouxe nenhum progresso ao desenvolvimento da zona.

A linha Sapucaí, em territorio mineiro, ainda se extendia, em 1899, a 48 Kms. em trafego da Barranca do Rio Preto á estação de Bom Jardim. Entretanto, além dessa estação, a linha já estava concluida, na extensão de 22 Kms., até a estação de Livramento, na Comarca de Aiuruoca, em condições de ser aberta ao trafego.

1900

Em 31 de Dezembro de 1900, o efetivo do material de tração e transporte em serviço, reparação e encostado, das 1.ª e 2.ª Secções (de Baependí a Sapucaí) era o seguinte:

Locomotivas	14
Carros de 1.ª classe	6
Carros de 2.ª classe	7
Carros de bagagem e correio	4
Vagões fechados	52
Carros para animais	15
Pranchas	42
Vagão de inflamaveis	1

Nos trechos compreendidos entre Passa Três e Bom Jardim, havia :

Locomotivas	15
Carros de passageiros	9
Vagões	11
Pranchas	8

Em 1.º de Agosto, foi inaugurada e entregue ao trafego a estação de S. José do Paraiso (hoje Renó), no Km. 130 do lado de Sapucaí. O edificio dessa estação foi construido e oferecido á Estrada pelo Sr. Coronel João Francisco Renó, importante lavrador de café no logar. A principio teve o nome de S. José do Paraiso, por servir á zona desse municipio.

Como vimos atrás, o Governo de Minas, durante a sua gestão, em 1899, reduziu as tarifas em grande porcentagem.

Em 1.º de Setembro de 1900, foram postas em execução novas tarifas. Estas, porém, tiveram tão pequeno aumento que ainda ficaram muito áquem das que vigoravam antes da gestão do Governo Mineiro.

Em resumo, citamos, a seguir, as datas de inauguração dos diversos trechos da Sapucaí, nesse periodo de tempo :

— 1.ª SECÇÃO — A 15 de Março de 1891 foi inaugurado o trafego provisorio do trecho compreendido entre Soledade e Cristina, 38 quilometros; a 27 de Junho foi inaugurado o trecho entre as estações de Cristina e Maria da Fé, na extensão de 19 quilometros, e a 25 de Setembro inaugurou-se o trecho entre Maria da Fé e Itajubá, com 28 quilometros de extensão. Em 19 de Abril de 1892 foi aberta ao trafego a estação de Piranguinho, situada 12 quilometros além de Itajubá. A 23 de Agosto de 1894 foram abertas ao trafego as estações de Olegario Maciel e Afonso Pena, aquela distante de Piranguinho 21 quilometros e esta além de Piranguinho 41 quilometros. A 25 de Março de 1895 foi inaugurado o trecho de Afonso Pena a Pouso Alegre, com 27 quilometros de extensão ; em 1.º de Agosto foi aberta ao trafego a estação de Borda da Mata, distante da de Pouso Alegre 29 quilometros; a 17 de Dezembro foi entregue ao trafego o trecho da Borda da Mata a Francisco Sá, com a extensão de 15 quilometros. Em 22 de Março de 1896 foi aberta ao trafego a estação de Ouro Fino, 16 quilometros além da de Francisco Sá. Em 15 de Março de 1897 foi entregue ao trafego a estação de Silviano Brandão, 33 quilometros além da de Ouro Fino e em 15 de Maio a estação de Adolfo Olinto, que ficava além da de Ouro Fino 21 quilometros e aquem da de Silviano Brandão 12 quilometros; a 15 de Dezembro foi inaugurado o trecho final da 1.ª Secção, na extensão de 15 quilometros, o qual compreende as estações Sapucaí e Rio Eleuterio, aquela distante da de Silviano Brandão 13 quilometros e esta 15 quilometros.

2.ª SECÇÃO — Em 15 de Março de 1891 foi aberto ao trafego o trecho entre Caxambú e Soledade, 23 quilometros, e em 28 de Setembro de 1895 inaugurou-se o trecho de Caxambú a Baependí, com 8 quilometros de extensão. A 15 de Abril de 1893 foi entregue ao trafego o trecho do Rio Preto a Santa Rita do Jacutinga, 5 quilometros ; a 20 de Junho de 1895 o de Santa Rita do Jacutinga a Imbuzeiro, com 13 quilometros de extensão ; a 30 de Dezembro o trecho de Imbuzeiro ao Pacáu, com 18 quilometros de extensão, e em 2 de Janeiro de 1897 o trecho de Pacáu a Bom Jardim, com a extensão de 12 quilometros.

PROLONGAMENTO DA LINHA SANTA ISABEL — Este trecho foi aberto ao trafego em 15 de Abril de 1893, com 10 quilometros de extensão.

LIGAÇÃO DA LINHA SANTA ISABEL A' DE SANTANA — O trecho de Barra a Santana, que liga a linha de Santa Isabel á de Santana e cuja extensão é de 8 quilometros, foi inaugurado em 29 de Dezembro de 1896.

A LIQUIDAÇÃO FORÇADA

Foi memoravel a Sessão extraordinaria de 20 de Setembro de 1898, da Diretoria e Conselho-Fiscal.

O Presidente, Dr. Paulo Cezar de Andrade, explicou á situação da Companhia.

Havia muito que ela vinha lutando com as maiores dificuldades e por vezes já havia sido requerida a sua liquidação forçada, que, só á custa de ingentes esforços, tinha sido evitada até então.

A Diretoria já vinha estudando, de tempos, um plano de reorganisação da Companhia, em que interesses de credores e acionistas ficassem garantidos da melhor forma.

Não obstante essa bôa vontade, parecia inevitavel o fim a que chegou efetivamente.

Em 19 de Setembro de 1898, os Srs. Francisco Martins Esteves, Jorge Luiz Teixeira Leite e Dionisio Tolomei apresentaram pedido de liquidação forçada ao Juiz Dr. Barreto Dantas.

Esse pedido de liquidação não era o primeiro, mas a sua apresentação despertou alarme no seio da Diretoria, porque os dois primeiros peticionarios tinham sentença ultima de soma avultada contra a Companhia, que não podia negar o debito e nem pagá-lo de pronto. Era, pois, fatal o deferimento da petição.

Nessa reunião de 20 de Setembro ficou, entretanto, resolvido que a Diretoria deveria requerer por si a liquidação, confessando sua insolvabilidade e oficiar ao Governo de Minas, expondo todos os fatos.

Passada, porém, essa sessão, o Dr. Paulo Cezar, depois de conferenciar com o advogado, Dr. José de Oliveira Coelho, resolveu que a Diretoria não declarasse a Companhia insolvavel, na ação de liquidação contra ela movida, por entender inoportuna essa confissão, quando havia meio de obstar a liquidação requerida.

O Dr. Oliveira Coelho agravou da sentença do Juiz Dr. Barreto Dantas.

Na sessão de 30 de Novembro do mesmo ano de 1898, o Dr. Paulo Cezar comunicou que no dia 7 desse mês a Côrte de Apelação déra provimento ao agravo interposto pela Companhia ao despacho do Juiz Dr. Barreto Dantas.

Em sessão de 31 de Janeiro de 1899, o Diretor-Presidente comunicou aos seus colegas que a Côrte de Apelação, em sessão de 23, havia confirmado a sentença da liquidação forçada da Companhia.

Daí em diante, até que os síndicos tomaram a direção da Companhia, os seus Diretores só deram andamento ao expediente necessario á manutenção dos serviços.

Em consequencia da liquidação, o Presidente de Minas, por decreto, declarou caducos o privilegio, a garantia de juros e outros favores de que gozava a Companhia. Depois, desaparecida a situação anormal, foi anulado esse decreto.

Eis os textos de ambos os decretos :

"DECRETO N.º 1.256 — DE 16 DE FEVEREIRO DE 1899

Declara a caducidade do privilegio, garantia de juros e mais favores outorgados á Companhia Viação Ferrea Sapucahy.

O dr. Presidente do Estado de Minas Geraes, tendo em vista a decisão judicial proferida pela jurisdicção competente, que decretou a liquidação da Companhia Viação Ferrea Sapucahy :

Considerando que em consequencia da sentença, já passada em julgado, verifica-se uma das hypotheses em que cessaram immediatamente e de pleno direito os favores concedidos á empresa beneficiaria (contracto de 12 de novembro de 1887..., condição 17 — novação de 9 de dezembro de 1893..., clausula 9.ª — e decreto n. 639, de 7 de agosto de 1893, clausula 12, § 5.º) e exercendo a attribuição conferida ao Governo do Estado em estipulação expressa para a occorrencia de qualquer dos factos taxativamente enumerados com o effeito resolutorio, — declara haverem caducados o privilegio, garantia de juros e mais favores outorgados á mencionada Companhia em liquidação ; ficando entendido que o presente acto declaratorio de caducidade, auctorizado pelos contractantes como méras pessoas juridicas, não affecta ou restringe os direitos e deveres do Estado no desempenho de sua missão politica e administrativa, incumbido de velar, no tocante á viação publica de que fazem parte todas as vias ferreas e de accôrdo com a legislação, pela segurança e commodidade dos transportes, regularidade do trafego, bem-estar e progresso da zona que a concessão visava beneficiar.

O dr. Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio da Presidencia do Estado de Minas Geraes, na cidade de Minas, 16 de fevereiro de 1899.

DR. FRANCISCO SILVIANO DE ALMEIDA BRANDÃO
AMERICO WERNECK."

"DECRETO N.º 1.402 — DE 17 DE AGOSTO DE 1900

O dr. Presidente do Estado de Minas Geraes, considerando que a situação anormal em que ficou a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, pela decretação judicial de sua liquidação forçada, desappareceu pela concordata operada com os seus credores, competentemente homologada por sentença e julgamento da desistencia da appellação opposta á referida concordata, resolve declarar de nenhum effeito o Decreto n. 1.256 de 16 de fevereiro de 1899 e considerar em pleno vigor os contractos e concessões anteriores ao pedido de liquidação forçada da mesma Companhia.

O dr. Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio da Presidencia do Estado de Minas Geraes, na cidade de Minas, aos 17 de Agosto de 1900.

DR. FRANCISCO SILVIANO DE ALMEIDA BRANDÃO
AMERICO WERNECK."

A SITUAÇÃO FINANCEIRA DA COMPANHIA VIAÇÃO FERREA SAPUCAI, DURANTE O SEU PERIODO DE CONSTRUÇÃO

Como ficou relatado nas paginas anteriores, o periodo de construção da Sapucaí abrangeu de 1891 a 1897.

Veremos, agora, que essa Companhia já nasceu pobre de recursos, principalmente pecuniarios.

Na sua vida toda, sem se excetuar mesmo a época de sua formação, ela se viu sempre a braços com as maiores dificuldades financeiras. No seu inicio, foi somente com os auxilios prestados pelo Governo do Estado de Minas que conseguiu executar os serviços a que estava obrigada com o mesmo Governo, pelos contratos de 19 de Outubro de 1882, 27 de Abril de 1888 e 3 de Janeiro e 10 de Agosto de 1889, celebrados com a extinta Companhia Estrada de Ferro Sapucaí, que, pela fusão com outras, constituiu a Cia. Viação Ferrea Sapucaí.

A chamada Cia. Empreiteira ficou cessionaria da Cia. Estrada de Ferro do Sapucaí, que celebrou com Taves, Allen & Cia. os contratos de 21 de Fevereiro e 8 de Outubro de 1889, para a construção e fornecimento de material fixo e rodante das 1.ª e 2.ª Secções da E. F. do Sapucaí, entre o Rio Eleuterio e a estação de Joaquim Matoso, da E. F. Santa Isabel do Rio Preto.

Apenas efetuada a fusão, em Fevereiro de 1891, a Empresa se viu sem recursos, por estar exgotado todo o seu capital, não só o levantado por ações, cuja parte realizada em dinheiro se elevára a 34.895:305$000, mas ainda o obtido por dois emprestimos feitos aqui e em Londres, em quantia superior a £ 1.000.000.

O primeiro presidente da Cia. adquiriu por escritura publica de 1.º de Agosto de 1891, três quartas partes do privilegio e concessão da E. F. do Catalão a Mato Grosso. Adquiriu por um preço, mas, como só poude entrar com o dinheiro no dia 3, isto é, apenas dois dias depois, teve de pagar quasi o dobro, em virtude de um ajuste particular. E assim mesmo, para completar esse pagamento, o então Presidente aceitou uma letra de 375:000$000 a seis mêses.

Em 14 de Janeiro de 1892, quando ainda não estava findo o praso dessa letra, o presidente, por intermedio da Companhia Empreiteira, contraiu, mediante garantia de 10.250 debentures de £ 20, um emprestimo de 1.000:000$000, ao juro de 9 % ao ano e com a comissão de 1 %, juros que no fim de 3 mêses, não tendo sido solvido o debito, foram elevados a 2 ½ % ao mês, e só pagos até 17 de Agosto, ficando por pagar, de então em diante, capital e juros.

A 27 de Maio ainda de 1892, a Companhia aceitou letras no valôr de 200:000$000 a favor da Cia Empreiteira, para pagamento de obras.

Do emprestimo por debentures de £ 20, contraído em 1890, não foram pagos os juros senão até 1.º de Junho de 1892.

No mês de Maio de 1892, o presidente da Companhia partiu para a Europa, com o fito de levantar um emprestimo. Tendo ficado lá cerca de um ano, apenas conseguiu vender a 50 % do seu valôr alguns titulos da Companhia, dos que estavam depositados em Londres, e contrair, a 26 de Novembro, com o Banque Liégeoise, um emprestimo de £ 55.000, mediante a garantia de 3.220 titulos £ 100. Por conta desse emprestimo, a Companhia só recebeu, em 3 de Dezembro, a soma de 300:000$000, que lhe custou Rs. 895:000$000, quando, em Setembro de 1894, teve de pagá-la para poder resgatar os 3.220 titulos caucionados.

Mas a infelicidade da Sapucaí não ficou nisso, apenas. Eram tão imperiosas as suas necessidades que se viu na lamentavel contingencia de vender, em 1892, vinte dos seus vagões fechados e consentir que a Companhia Empreiteira vendesse sete quilometros de trilhos que já se achavam em Soledade.

O pagamento do pessoal estava atrazado de muitos mêses e os ordenados eram insignificantes.

Foi então que o Governo de Minas, no intuito nobre e louvavel de atender aos interesses da população do sul do Estado, veio em socorro da Companhia.

Pelo contrato de 18 de Dezembro de 1893, o capital garantido, que antes era de 10.000:000$000 para a 1.ª secção, incluindo os ramais de Lambarí e S. José do Paraiso, e de 4.700:000$000 para a 2.ª Secção, incluindo o ramal de Lavras, foi elevado a 18.736:502$162, para construções. Por esse mesmo contrato, o Governo Mineiro fez á Companhia um emprestimo de 6.920:000$000, para a conclusão de sua linha tronco, desde o Rio Preto até o Rio Eleuterio.

Em 1897, o estado da Companhia já era de inquietação e desesperança. Sem que chegasse a solução satisfatoria, continuava a trabalhar para a obtenção de acôrdos com Morton, Rose & Cia. (emprestimo de £ 55.000) e com os portadores de debentures de £ 20.

Além disso, estava envolvida em varias questões judiciarias, entre as quais duas com o seu proprio ex-presidente, Visconde de Sapucaí.

DE 1901 A 1910

Neste capitulo, vamos relatar os fatos de maior relevancia, ocorridos no período que vai de 1901 até 1910, ano em que a Cia Viação Ferrea Sapucaí passou a fazer parte da Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira. No capitulo anterior fomos mais minuciosos porque se tratava de um periodo de construção. Com efeito, o primeiro trecho da Sapucaí foi inaugurado em 1891 e o ultimo em 1897.

Em 1900, a renda geral da Companhia foi de 1.831:676$134 e o encontro da receita com a despêsa acusou um saldo de 88:691$009.

Nos três anos seguintes, a renda e o saldo subiram progressivamente :

	Renda geral	Saldo
1901	1.939:587$950	138:665$781
1902	2.031:871$866	314:294$946
1903	2.083:897$864	355:292$175

Em 17 de Novembro de 1902, foi celebrado um convenio de trafego mutuo telegrafico entre a Repartição Geral dos Telegrafos e a Cia. Viação Ferrea Sapucaí.

Em 1.º de Agosto de 1903, começaram a vigorar, na Cia. Viação Ferrea Sapucaí, os Regulamentos do Trafego, Locomoção e Linha.

Em 31 de Dezembro de 1903, a extensão das linhas em trafego era de 525 quilometros.

A renda de passageiros da Companhia, em 1904, começou a melhorar um pouco com a afluencia de aquaticos para a estação hidro-mineral de Caxambú. Começou a haver tambem aumento de importação e exportação de mercadorias nas estações da Companhia.

O problema da exportação de café da zona de Afonso Pena a Silviano Brandão, continuou ainda desfavorecendo a renda da Estrada, porque a praça de Santos, como sempre, oferecia vantagens sobre o mercado do Rio. Ao contrario, aumentava sempre a exportação de cereais e batatas, não só pela cotação mais alta no Rio, como pela insignificancia dos fretes.

Em 31 de Dezembro de 1903, o Presidente da Companhia avaliou a Estrada em 27.544:283$307, sendo 21.241:453$171 pela Rêde Mineira e 6.302:830$136 pela rêde fluminense.

Em 1904, construiram-se, em Ouro Fino, a estação e o engenho de beneficiar café.

Em 1905, a Cia. Viação Ferrea Sapucaí tinha 301 acionistas e 893 debenturistas.

No ano de 1906, as oficinas da 2.ª Secção (Barra do Piraí) foram instaladas no edificio do antigo Engenho Central do Rio Bonito, situado a mais de 2 Kms. da estação. A Sapucaí fez contrato de arrendamento do Engenho por 15 anos, aos Snrs. Comendador José Joaquim de França Junior e João Vieira da Silva Borges. A escritura havia sido lavrada em 7 de Outubro de 1905 e o arrendamento foi feito pelo preço de 6:000$000 anuais, para ser pago em prestações trimestrais adiantadas de 1:500$000 cada uma.

Aliás, sob as mesmas condições, funciona ainda hoje nesse edificio o 5.º Deposito da Sul de Minas.

Nesse edificio do antigo engenho, foi montado pela Companhia, ainda em 1906, um engenho de beneficiar arroz, com a lotação de 50 sacos diarios.

Pela escritura de 30 de Dezembro de 1907, lavrada em notas do tabelião Candido Mateus de Faria Pardal Junior, de Niteroi, o Estado do Rio de Janeiro desistiu da reversão a que tinha direito, pelos contratos de 28 de Agosto de 1890 e 17 de Novembro de 1905, da Cia. Viação Ferrea Sapucaí, na parte situada no seu territorio, que era de Passa Três á Ponte do Zacarias, á margem do Rio Preto. Essa desistencia ficou ajustada pelo preço de 900:000$000, que foram pagos no ato da escritura.

Em 1908, foi celebrado entre a Sapucaí e a Minas e Rio o acôrdo da intercirculação de carros e vagões entre as duas estradas. Esse serviço, na pratica, deu os melhores resultados, pois as mercadorias carregadas em Cruzeiro para as estações da Sapucaí, e vice-versa, transitavam diretamente, sem a penosa baldeação em Soledade.

Nesse ano de 1908, o café procurou mais o mercado do Rio do que a praça de Santos.

Citamos, em seguida, a renda e o custeio da Companhia, no periodo de 1891 a 1908.

Convém notar que na renda não estão incluidos as garantias de juros, comissões ativas, alugueis de casa, juros e descontos e lucros diversos.

E' apenas a renda propria do trafego da Estrada :

	RENDA PROPRIA DA ESTRADA	CUSTEIO
1891	370:389$565	404:151$074
1892	509:461$420	641:317$724
1893	570:221$890	656:042$604
1894	684:462$294	792:922$025
1895	831:560$614	1.232:019$601
1896	1.011:841$025	1.435:865$602
1897	1.226:686$262	1.642:440$508
1898	1.124:414$821	1.602:691$919
1899	876:621$600	1.301:692$702
1900	797:102$605	1.307:210$605
1901	859:651$379	1.382:242$182
1902	856:492$760	1.297:567$585
1903	934:837$472	1.316:097$973
1904	953:273$580	1.318:570$484
1905	866:345$646	1.331:691$672
1906	1.013:119$958	1.404:307$759
1907	1.053:322$850	1.475:484$930
1908	1.041:448$004	1.451:253$349

AS DIRETORIAS DA SAPUCAI

A primeira Diretoria da Sapucaí foi a seguinte :

Luiz Mateus Maylasky (Visconde de Sapucaí).
Dr. Paulo Cezar de Andrade.
Cel. Antonio Carneiro Santiago.
Luiz P. Frias.
Joaquim Pacheco.

Tendo pedido exoneração do cargo de Presidente da Cia. o Sr. Visconde de Sapucaí, e bem assim os demais Diretores, foi, em Assembléa Geral extraordinaria de 17 de Março de 1893, eleita a seguinte Diretoria :

Francisco Pereira Passos.
Alberto de Faria.
Joaquim Pacheco.
Cel. Antonio Carneiro Santiago.

Não tendo o Dr. Alberto de Faria aceito o cargo, foi convidado para substituí-lo o acionista Dr. Paulo Cezar de Andrade.

Tendo sido convidado o Dr. Francisco Pereira Passos, em fins de 1897, pelo Governo Federal, para o cargo de Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil e tendo ele aceito essa comissão, deixou o logar de Diretor e Presidente da Diretoria. Na forma dos Estatutos, foi substituido pelo Dr. Paulo Cezar de Andrade.

A Diretoria da Companhia, tendo em vista os relevantes serviços prestados pelo Dr. Passos, resolveu considerá-lo como licenciado, na esperança de que ele voltasse a ocupar o seu logar, finda aquela comissão honrosa.

Quando foi homologada a concordata, em 1899, o Dr. Paulo Cezar de Andrade havia falecido.

Foi ele, então, substituido pelo Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara.

O Dr. Joaquim Matoso conservou-se na Presidencia da Diretoria até a data da formação da Rêde Sul Mineira, em 1910, continuando ainda, como veremos, á frente da nova organisação (Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira).

IV

COMPARAÇÃO ENTRE RENDA, CUSTEIO E TARIFAS DA SAPUCAÍ, MINAS E RIO, MUZAMBINHO E OÉSTE DE MINAS

de 1901 a 1905

IV

Comparação entre Renda, Custeio e Tarifas da Sapucai, Minas e Rio, Muzambinho e Oeste de Minas

a) COMPARAÇÃO DA RENDA E CUSTEIO DAS ESTRADAS DE FERRO SAPUCAI, MINAS E RIO, MUZAMBINHO E OESTE DE MINAS NOS ANOS DE 1901 A 1905.

Esta comparação é interessante e mostra que a Minas e Rio foi sempre superior em receita, á Sapucaí e Muzambinho. A Sapucaí, com uma extensão de cerca de 4 vezes mais e a Muzambinho com uma extensão de 68 quilometros a maior, jamais alcançaram sequer a metade da renda da Minas e Rio.

O quadro que se segue mostra ainda que a renda da Sapucaí e da Muzambinho mais ou menos se comparavam, apezar da primeira ter 659 quilometros de extensão, emquanto que a segunda contava apenas com 238 kms.

Curiosa é tambem é a comparação com a Oéste de Minas. Esta estrada tinha 907 quilometros de linhas férreas, enquanto a Minas e Rio tinha apenas 170 quilometros ; e as rendas se equivaliam, havendo mesmo um ano, o de 1905, em que a receita da Minas e Rio ultrapassou á da Oéste.

b) COMPARAÇÃO ENTRE AS BASES DAS TARIFAS DA SAPUCAI, MINAS E RIO, MUZAMBINHO E OESTE DE MINAS

Esta comparação é tambem muito interessante e é feita entre as bases das tarifas em vigôr nas quatro estradas, no ano de 1906 :

			1901
Em 1901 604 kms. Em 1902 626 kms. Em 1903 651 kms. Em 1904 e 1905	170 Kms.	Minas e Rio (renda).....	2.076:295$770
		Minas e Rio (custeio) ...	1.569:265$770
	659 Kms.	Sapucaí (renda)	859:651$379
		Sapucaí (custeio)	1.382:242$182
	238 Kms.	Muzambinho (renda)	845:441$750
		Muzambinho (custeio) ...	777:266$144
	907 Kms.	Oéste de Minas (renda) ..	2.154:751$136
		Oéste de Minas (custeio) .	2.158:363$009

1902	1903	1904	1905
2.117:058$600	1.934:531$161	1.693:632$764	1.746:787$500
1.338:235$085	1.304:320$090	1.198:762$029	1.673:570$604
856:492$760	934:837$472	953:273$580	866:345$646
1.297:567$585	1.316:097$973	1.318:570$484	1.331:691$672
863:220$620	792:460$200	631:448$060	576:073$730
807:390$929	813:177$418	763:002$881	679:730$041
2.339:269$510	2.253:758$469	2.034:699$482	1.745:285$705
2.315:862$306	2.228:565$123	1.985:204$388	1.873:171$443

Comparação entre as bases das Tarifas da Companhia Viação Ferrea Sapucaí, Estrada de Ferro Minas e Rio, Muzambinho e Oeste de Minas

POR TONELADA E POR QUILOMETRO

	SAPUCAI 659 Kms.	MINAS E RIO 170 Kms.	MUZAMBINHO 238 Kms.	OESTE DE MINAS 907 Kms.	OBSERVAÇÕES
Passag. — 1.ª classe	$100 até 150 Kms. $080 de 150 em diante	$100 para qualquer distancia	$100 para qualquer distancia	$100 até 100 kms. $090 de 101 a 300 $080 de 301 em diante	
Passag. — 2.ª "	$060 até 150 Kms. $050 de 150 em diante	$050 para qualquer distancia	$050 para qualquer distancia	$060 até 100 kms. $050 de 101 a 300 $040 de 301 em diante	
Bag. e Encom.	1$000 até 150 Kms. $800 de 150 em diante	$750 para qualquer distancia	$750 para qualquer distancia	$800 até 100 Kms. $700 de 101 a 300 $600 de 301 em diante	
Tarifa 2-A	$090 até 150 Kms. $060 de 150 em diante	$250 para qualquer distancia	$188 para qualquer distancia	$200 até 100 Kms. $100 de 101 a 300 $050 de 301 em diante	Gelo, peixe fresco, ostras, frutas, carne fresca, pão, leite, ovos, farinha, queijos e manteiga fresca
" 3	$330 até 150 Kms. $200 de 150 em diante	$287,50 até 150 Kms. $264,50 de 150 em diante	$310 para qualquer distancia	$300 até 100 Kms. $200 de 101 a 300 $100 de 301 em diante	Couros secos, café, fumo e outros generos de exportação.
" 4	$120 até 150 Kms. $080 de 150 em diante	$100 para qualquer distancia	$100 para qualquer distancia	$200 até 100 Kms. $100 de 101 a 300 $060 de 301 em diante	Generos alimenticios de 1.ª necessidade
" 4-A	$200 por saco de 62½ Ks.	$030 até 100 Kms. $020 além de 100 quilometros	$100 para qualquer distancia	$100 até 100 Kms. $050 de 101 a 300 $025 de 301 em diante	Cereais e batatas, quando exportadas
" 4-B	$050 até 150 Kms. $040 de 150 em diante	$100 para qualquer distancia	$100 para qualquer distancia	$100 até 100 Kms. $070 de 101 a 300 $050 de 301 em diante	Aguas minerais de fontes mineiras
" 4-C	$060 para qualquer distancia	$150 para qualquer distancia	$150 para qualquer distancia	$200 até 100 . . . $100 de 101 até 300 $060 de 301 em diante	Sal bruto
" 4-D	$100 para qualquer distancia	$100 para qualquer distancia	$100 para qualquer distancia	$300 até 100 Kms. $200 de 101 a 300 $100 de 301 em diante	Garrafas vasias para transporte de aguas minerais
" 4-E	$140 até 150 Kms.	$250 para qualquer distancia	$100 para qualquer distancia	$200 até 100 Kms. $100 de 101 a 300 $050 de 301 em diante	Açucar bruto importado
" 5	$180 até 150 Kms. $150 de 150 em diante	$150 para qualquer distancia	$150 para qualquer distancia	$300 até 100 Kms. $200 de 101 a 300 $100 de 301 em diante	Cobre, chumbo, ferro, trilhos para estradas de ferro, ferragens em geral e couros salgados.
" 6	$360 até 150 Kms. $300 de 150 em diante	$375 para qualquer distancia	$420 para qualquer distancia	$500 até 100 Kms. $400 de 101 a 300 $300 de 301 em diante	Generos de importação, tais como — louça, vidros ordinarios, petroleo, agua raz, outros espiritos e fazendas.
" 7	$800 até 150 Kms. $600 de 150 em diante	$600 para qualquer distancia	$600 para qualquer distancia	$700 até 100 Kms. $500 de 101 a 300 $300 de 301 em diante	Mobilias, pianos, espelhos, porcelanas, vidros, instrumentos de musica, de cirurgia, etc. etc..
" 8	1$000 até 150 Kms. $600 de 150 em diante	$800 para qualquer distancia	$800 para qualquer distancia	$700 até 100 Kms. $500 de 101 a 300 $300 de 301 em diante	Polvora, dinamite e outras substancias inflamaveis e explosivas.
" 9	$300 até 150 Kms. $150 de 150 em diante	$380 para qualquer distancia	$380 para qualquer distancia	$200 até 100 Kms. $100 de 101 a 300 $060 de 301 em diante	Perus, gansos, patos, marrecos, galinhas e outras aves domesticas ou silvestres, macacos, quatis, pacas e outros animais pequenos.
" 10	$018 até 150 Kms. $015 de 150 em diante	$015 por cabeça para qualquer distancia	$015 por cabeça para qualquer distancia	$045 para qualquer distancia	Bezerros, carneiros, cabritos, porcos e outros quadrupedes semelhantes. Na OESTE os carneiros pagam $005 até 100 Ks. — $004 de 101 a 300. Os porcos $025, $020 e $010.
" 11	$055 para qualquer distancia	$055 para qualquer distancia	$055 para qualquer distancia	$045 por cabeça para qualquer distancia	Cavalos, jumentos, burros, vacas e touros
	Por vagão completo 50$ até 150 Kms. e mais $295 por km. excedente				
Tarifa 12	$080 até 150 Kms. $060 de 150 em diante	$240 por 5 toneladas ou fração de 5	$480 por 12 toneladas ou fração de 12	Em trem completo $025 - $020 e $010	Madeira serrada, lavrada ou bruta
	Em lotação de 10 tonel. - abat. de 10%	$048 por tonelada excedente	$048 por tonelada excedente	$100 até 100 Ks. $070 de 101 a 300 $050 de 301 em diante	Madeira aparelhada
" 13	$100 até 150 Kms. $080 de 150 em diante	$360 por 15 tonel. ou fração de 15 - $072 por ton. excedente	$720 por 12 tonels. ou fração de 12 – $072 por ton. excedente	$300 até 100 Ks. $200 de 101 a 300 $100 de 301 em diante	Cal, cimento, carvão, telhas, tijolos, tubos de barro, pedra de construção, ripas, lenha, capim e outras substancias uteis á lavoura e á industria.
" 14	$060 até 150 Kms. $030 de 150 em diante	$270 por 5 tonels. ou fração de 5 – $054 por tonel excedente	$540 por 12 tonels. ou fração de 12 – $054 por tonel. excedente	$100 até 100 Ks. $070 de 101 a 300 $050 de 301 em diante	Adubos naturais ou quimicos
" 14-A	$026 até 150 Kms. $015 de 150 em diante	$270 por 5 tonels. ou fração de 5 – $054 por tonel excedente	$540 por 12 tonels. ou fração de 12 – $054 por tonel. excedente	$100 até 100 Ks. $050 de 101 a 300 $025 de 301 em diante	Carros e carroças.
" 15	$200 até 150 Kms. $150 de 150 em diante	$195 para qualquer distancia	$195 para qualquer distancia	$200 até 100 Ks. $150 de 101 em diante	Carros rebocados para estradas de ferro.
" 16	$144 para qualquer distancia	$120 para qualquer distancia	$120 para qualquer distancia	$300 até 100 Ks. $200 de 101 a 300 $100 de 301 em diante	
" 17	$960 para qualquer distancia	$800 para qualquer distancia	$800 para qualquer distancia	[illegible] até 100 Ks. [illegible] de 101 a 300 $100 de 301 em diante.	Locomotivas rebocadas.

V

A ATUAL "RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO" É A REALISAÇÃO DE UMA IDÉA ANTIGA ESPOSADA POR LAURO MÜLLER, EM 1906

V

A atual Rêde Mineira de Viação é a realização de uma idéa antiga esposada por Lauro Müller, em 1906

A organização da atual Rêde Mineira de Viação, cujas finalidades estão estudadas em um dos ultimos capitulos deste trabalho, é a realização de um projeto antigo esposado pelo talento de eleição de Lauro Müller.

O Decreto n.º 6.201, de 30 de Outubro de 1906, aprovou as bases para constituição e arrendamento da rêde de viação ferrea sul-oéste de Minas.

Essa rêde seria composta das estradas Sapucaí, Oéste, Muzambinho e Minas e Rio, com os seus prolongamentos, ligações e ramais.

A Rêde Mineira de Viação é, portanto, a ressurreição de uma idéa velha.

Vão abaixo transcritos o Decreto 6.201 e as clausulas que com ele baixaram:

"BASES PARA CONSTITUIÇÃO E ARRENDAMENTO DA REDE DE VIAÇÃO FERREA SUL-OESTE DE MINAS:

DECRETO N.º 6.201 — DE 30 DE OUTUBRO DE 1906

Approva as bases para constituição e arrendamento da rêde de viação ferrea sul-oéste de Minas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, decreta :

Artigo unico — Ficam approvadas as bases para constituição e arrendamento da rêde de viação ferrea sul-oéste de Minas, nos termos das clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1906, 18.º da Republica.

Francisco de Paula Rodrigues Alves
Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.201, de 30 de outubro de 1906

I

O contracto tem por objecto a constituição e o arrendamento de uma rêde de viação ferrea e fluvial nos Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro e será formada :

1 — Pelas estradas Oéste de Minas e Minas e Rio, pertencentes á União Federal;

2 — Pelo serviço de navegação do Rio Grande, hoje pertencente á Oéste de Minas;

3 — Pelo serviço de navegação do Rio Sapucahy, organizado pelos arrendatarios da Minas e Rio ;

4 — Pelas linhas em trafego da Companhia Viação Ferrea Sapucahy, que vão de Barra do Pirahy a Carvalhos e de Furnas a Eleuterio ;

5 — Pelas linhas em trafego da Companhia Muzambinho ;
6 — Pela construcção dos prolongamentos e ramaes seguintes
a) De Carrancas a Bom Jardim e de Carvalhos a Ayuruoca ;
b) Do ponto mais conveniente, a juizo do Governo, na bitóla de um metro da Oéste, a Bello Horizonte ;
c) De Formiga a Catalão ou Araguary, conforme fôr em tempo decidido pelo Governo ;
d) Do ponto mais conveniente do prolongamento mencionado na letra *c* a Uberaba;
e) Do ponto mais conveniente da Oéste de Minas nas proximidades de Lavras a Muzambinho ou a Minas e Rio em Três Corações ou suas proximidades;
f) Do Arêado a Jaguára, passando pelo municipio de Passos ;
g) Da Campanha á margem do rio Sapucahy, passando por S. Gonçalo do Sapucahy ;
h) De Conceição do Rio Verde a Contendas ;
i) Do ponto mais conveniente de Muzambinho, a juizo do Governo, a Poços de Caldas, passando pelo municipio de Machado ;
j) Do Arêado a S. Sebastião do Paraiso.
7 — Por quaesquer outros prolongamentos que forem construidos com approvação do Governo ;
8 — Pela navegação dos rios existentes na zona, já navegaveis ou que se tornem navegaveis pela realização de obras necessarias para vencer difficuldades naturaes.

II

A construcção da linha entre Furnas e Ayuruoca e consequente inclusão no capital fica dependente do consentimento expresso do Governo, obrigando-se o arrendatario neste caso a não desviar a direcção actual dos transportes, que se effectuam por via Cruzeiro, das estações entre Soledade e Rio Eleuterio, seus ramaes e prolongamentos, salvo indemnizando a Estrada de Ferro Central do Brasil do frete que lhe competiria pelo percurso em suas linhas, se não houvera o desvio.

§ 1.º — Nas contas de trafego mutuo serão attribuidos á Central do Brasil os referidos fretes como se fossem renda propria.

§ 2.º — Pelos volumes, pelo arrendatario, porventura, despachados para qualquer das estações intermediarias entre Soledade e Barra do Pirahy para nellas despachal-os, em detrimento do estatuido nesta clausula, além do pagamento dos respectivos fretes, nos termos acima estabelecidos á Central do Brasil, incorrerá na multa de 100$ por volume assim despachado.

§ 3.º — Os prazos para apresentação dos estudos e respectiva construcção da linha entre Ayuruoca e Carvalhos serão fixados pelo Governo no acto de determinar a referida construcção.

III

A rêde de viação ferrea e fluvial constituida de conformidade com a clausula I, propriedade da União Federal e denominada — Sul-Oéste de Minas — será arrendada até 31 de dezembro de 1966, á pessôa, empresa ou companhia legalmente organizada e que, a juizo do Governo, disponha dos capitaes necessarios para a execução do respectivo contracto e se mostre habilitada a satisfazer o disposto na clausula seguinte.

IV

Antes de assignar o contracto de arrendamento o contractante transferirá para o pleno dominio da União Federal, livres e desembaraçadas de quaesquer onus, as estradas de ferro da Companhia Viação Ferrea Sapucahy e Muzambinho, com todas as suas concessões e linhas em trafego nos Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro, inclusive material fixo e rodante, estações, officinas, depositos, almoxarifado e mais edificios, engenhos de beneficiar café e arroz e quaesquer outras bemfeitorias existentes nas referidas estradas, e bem assim o serviço de navegação com todo seu material mencionado no n.º 3 da clausula I.

A escriptura de transferencia será lavrada no Contencioso do Thesouro Federal e a entrega feita a quem fôr designado pelo Governo e mediante minucioso inventario.

V

As concessões, linhas em trafego, engenhos e quaesquer outras bemfeitorias, que, cumprida a clausula anterior, tenham passado para o dominio da União Federal e que pela clausula I não tenham de fazer parte da rêde — Sul-Oéste de Minas — terão desde logo o destino que lhes fôr dado pelo Governo Federal.

VI

O capital da empresa ou companhia será de 60.000:000$000, sendo até 30.000:000$ representados pelos bens e concessões das Companhias Viação Ferrea Sapucahy e Muzambinho mencionados na clausula IV, e serviço de navegação constante do n. 3 da clausula I ; e 30.000:000$, pelo menos, realizados em dinheiro e destinados exclusivamente aos estudos e construcção dos prolongamentos e ramaes mencionados pelo n. 6 da clausula I e ao disposto na clausula XIV.

Este capital poderá ser elevado mediante expressa autorização do Governo Federal.

VII

Si o capital fixado na clausula anterior não fôr sufficiente para a construcção de todos os prolongamentos e ramaes mencionados no n. 6 da clausula I, e si o mesmo capital não fôr augmentado, o Governo poderá ordenar que sejam construidos por sua conta, effectuando o pagamento em titulos da divida publica interna (papel) de juros de 5%.

VIII

Si a parte (30.000:000$) do capital destinado ao estudo e construcção dos diversos prolongamentos e ramaes constantes da clausula I e ao disposto na clausula XIV, não fôr toda despendida, o Governo Federal poderá determinar a construcção de ramaes e prolongamentos ahi não mencionados, os quaes serão incorporados para todos os effeitos á rêde "Sul-Oéste de Minas".

IX

Assignado o contracto de arrendamento, o Governo Federal mandará fazer entrega ao arrendatario de todas as linhas e serviços de navegação mencionados nos ns. 1 a 5 da clausula I, mediante inventarios minuciosos em que serão enumeradas todas as cousas entregues e o seu estado de conservação. Esses inventarios serão assignados pelos representantes do Governo e pelos arrendatarios ou representantes para esse fim designados.

X

O contractante arrendatario, além da transferencia para o dominio pleno da União Federal dos bens e concessões constantes da clausula III e da obrigação de construir os prolongamentos e ramaes nos prazos estipulados no contracto e dentro do capital fixado na clausula VI, ou, de accôrdo com o disposto na clausula VII, pagará mais uma porcentagem sobre a renda bruta e que fôr estipulada no respectivo contracto, tudo como compensação pelo uso e gozo das linhas já em trafego e dos prolongamentos e ramaes que forem construidos (clausula I, n.º 6) e que formarão a rêde "Sul-Oéste de Minas" (clausula I), de propriedade da União Federal.

A porcentagem sobre a renda bruta, até que se faça a ligação de Carrancas a Bom Jardim, ou até a data fixada no contracto para essa ligação, será apenas calculada sobre a renda propria da Oéste de Minas, continuando, em relação á Minas e Rio, a mesma quota fixa do vigente contracto de arrendamento provisorio.

Feita a ligação de Carrancas a Bom Jardim ou terminado o praso fixado para essa ligação, a porcentagem será calculada sobre a renda total da rêde Sul-Oéste de Minas, a saber — Sapucahy, Oeste, Muzambinho, Minas e Rio, todos os seus prolongamentos, ligações e ramaes, além da taxa especial fixada no vigente contracto de arrendamento provisorio da Estrada de Ferro Minas e Rio, taxa que permanecerá até o fim do novo contracto em 1966.

XI

As quantias arrecadadas em virtude do disposto na clausula anterior pertencerão á Caixa de resgate, nos termos da lettra *A* do art. 29, n.º 25, da lei n.º 746, de 29 de dezembro de 1900.

XII

Findo o prazo do arrendamento, em 31 de dezembro de 1966, o arrendatario fará immediatamente entrega ao Governo Federal da rêde Sul-Oéste de Minas com todas as suas linhas — ferrea, fluvial e telegraphica, então existentes, incluidos — estações, officinas, depositos, dependencias e quaesquer outras bemfeitorias, material fixo e rodante, material fluvial e o em ser nos almoxarifados e bastantes aos differentes misteres do trafego pelo espaço de trez mezes, pelo menos, tudo em bom estado de conservação e sem que o arrendatario tenha direito a qualquer indemnização sob qualquer fundamento.

XIII

No respectivo contracto de arrendamento serão estipuladas condições sobre :

1 — Revisão, onde fôr necessario, das linhas já em trafego, tendo em vista melhorar as suas condições technicas, de modo a permittir um trafego seguro e capaz de satisfazer ás necessidades da zona a que as mesmas teem de servir ;

2 — Revisão e augmento do material fixo e rodante, edificios e bemfeitorias existentes para satisfazer ás necessidades actuaes do trafego ;

3 — Prazos para a revisão das linhas actuaes, para a apresentação dos estudos e para a construcção dos prolongamentos e ramaes mencionados no n.º 6 da clausula I e para o desenvolvimento do serviço de navegação em toda a zona ;

4 — Instrucções, condições geraes para a organização dos estudos e serviços de construcção, especificação e tabellas de preços ;

5 — Medição dos trabalhos e compra dos materiaes no extrangeiro ;

6 — Policia e segurança da linha e do trafego, afim de ser o mesmo mantido sem interrupção ;

7 — Despezas de administração no paiz e no extrangeiro ;

8 — Condições de fiscalização por parte do Governo Federal e a respectiva despeza que correrá por conta do arrendatario ;

9 — Organização dos horarios ;

10 — Occupação temporaria por parte do Governo Federal de toda ou parte da rêde ;

11 — Encampação pelo Governo Federal do contracto de arrendamento, o que só poderá ter logar depois de dezembro de 1914 ;

12 — Especie do combustivel ;

13 — Revisão geral de todas as tarifas actualmente em vigôr, no sentido de serem francamente attendidos os interesses agrícolas e industriaes das diversas zonas da rêde, seja no que diz respeito á exportação dos seus productos, seja no que diz respeito á importação de objectos necessarios ao seu desenvolvimento, ficando reservada ao Governo a faculdade de em qualquer tempo alterar para menos as tarifas referentes a qualquer genero, responsabilizando-se pelo prejuizo resultante exclusivamente da reducção por elle ordenada. Nas tomadas de contas será annualmente apurada a responsabilidade do Governo, que se tornará effectiva no fim de cada triennio, na conformidade das disposições seguintes :

a) Pela reducção de renda proveniente da diminuição de tonelagem, relativamente á transportada pela arrendataria, anteriormente ao acto, nenhuma responsabilidade caberá ao Governo ;

b) Na hypothese de permanecer constante a tonelagem transportada no anno em que fôr ordenada a reducção da tarifa, o prejuizo, será a differença de renda proveniente da applicação da nova tarifa.
Verificado augmento de tonelagem, o prejuizo será calculado de accôrdo com a differença entre a tarifa que vigorava, della abatidos 25%, e a tarifa mandada adoptar pelo Governo ;

c) Si houver o excesso de renda sobre a percebida pela arrendataria no anno em que foi feita a reducção, 30% deste excesso serão attribuidos ao Governo no encontro de contas até contrabalançar a sua responsabilidade ;

d) Desde que o frete reduzido produza renda igual á arrecadada pela arrendataria no anno da reducção e mais 70%, estando o Governo indemnizado das quantias porventura pagas, a tarifa reduzida será convertida em tarifa definitiva ;

e) Findo o primeiro triennio, ou antes, o Governo resolverá si deve continuar para os generos favorecidos o regimen de excepção, si com a mesma ou com menor reducção, conforme lhe parecer conveniente. Do mesmo modo procederá findo o segundo triennio, e assim por deante ;

14 — Multas a que ficará sujeito o arrendatario pela inobservancia das clausulas do contracto, prazo do seu pagamento e do pagamento da porcentagem estabelecida na clausula IX, tendo em vista o disposto nas letras *b* e *c*, parte cinco, do decreto n.º 3.084, de 5 de novembro de 1898 ;

15 — Equiparação da tarifa da Central para o transporte de carvão nacional ;

16 — Abatimento nas tarifas para o transporte dos materiaes para a construcção das linhas ;

17 — Outras clausulas que forem julgadas necessarias para a realisação do fim principal do contracto — constituição da rêde Sul-Oéste de Minas.

XIV

A companhia obriga-se por conta do capital de 60.000:000$ fixado no contracto e de accôrdo com o Governo a :

1 — Estabelecer no ponto designado pelo Governo uma escola agronomica e zootechnica nas condições das melhores escolas deste genero existentes nos Estados Unidos, com campos de experiencia e demonstração, onde forem convenientes; dous postos zootechnicos, tudo dirigido por pessoal competente e com profissionaes itinerantes para instrucção do pessoal operario no manejo dos modernos instrumentos agrarios e pratica racional de culturas de plantas nacionaes e exoticas, adaptaveis á região, procurando obter plantas e sementes seleccionadas para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores, e bem assim reproductores convenientes para serem vendidos pelo custo ;

2 — Adquirir terras que se prestem á industria agricola ou pecuaria á margem da linha ferrea, dividindo-as, bem como as que lhe forem pelo Governo entregues para esse fim, em lótes devidamente preparados a receber colonos, e a estes serem vendidos sem lucro e a prazo longo.

XV

A empreza ou companhia arrendataria poderá ter sua séde em paiz extrangeiro, mas, neste caso, obriga-se a ter permanentemente nesta Capital um representante com plenos poderes e illimitados para tratar e resolver definitivamente com os poderes publicos brasileiros todas e quaesquer questões, podendo o dito representante receber citação inicial e outras em que por direito se exija citação pessoal.

O fôro para todas e quaesquer questões entre o arrendatario e os Governos Federaes e Estaduaes e entre o arrendatario e qualquer particular será o desta Capital.

XVI

No caso de desaccôrdo entre o Governo Federal e o arrendatario sobre a interpretação de qualquer clausula deste decreto ou do respectivo contracto, será a duvida obrigatoria e irrevogavelmente decidida por arbitramento e nas condições mencionadas no respectivo contracto.

XVII

O Governo Federal e o arrendatario são individualmente responsaveis por todas as reclamações ou litigios que possam surgir por actos anteriores á data do contracto e referentes ás estradas de que, então, eram respectivamente proprietarios.

XVIII

Continuarão em vigôr os privilegios de zona pertencentes a cada uma das estradas que passam a formar a rêde Sul-Oéste de Minas.

XIX

Cessará desde a data do contracto a garantia de juros actualmente concedida ás estradas em questão.

XX

Durante o prazo de arrendamento o arrendatario gozará dos favores de desapropriação e isenção de direitos, conforme a legislação vigente no momento de ser utilizado o favôr.

XXI

O arrendatario é obrigado a dar transporte gratuito sómente :

1 — Aos immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agricolas ;

2 — A's sementes e plantas enviadas pelos Governos Federal e Estadual para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores ;

3 — A's malas do Correio e seus conductores e quaesquer valores pertencentes ao Thesouro Nacional ou dos Estados ;

4 — Ao pessoal do Telegrapho Nacional, quando em serviço.

XXII

O arrendatario obriga-se a manter e a admittir trafego mutuo com as Estradas de Ferro Central do Brasil e do Estado de S. Paulo, com a Repartição Geral dos Telegraphos, e com as emprezas nacionaes de navegação.

XXIII

Findo o prazo do contracto e si ao Governo Federal convier que a rêde continue no regimen de arrendamento, terá, então, o arrendatario preferencia em igualdade de condições.

XXIV

A companhia arrendataria indemnizará ao arrendatario provisorio da Estrada de Ferro Minas e Rio da importancia de 10:442$850, nos termos do aviso n. 52, de 14 de novembro de 1902, do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.

XXV

A companhia arrendataria não poderá trafegar ou superintender outras linhas de transporte, explorar outros quaesquer serviços, nem fundir-se com outra qualquer companhia, empreza ou pessôa juridica, para quaesquer fins industriaes, sem expressa permissão do Governo Federal, nem praticar quaesquer actos de commercio que não sejam propriamente attinentes aos fins a que se destina a constituição e exploração da rêde Sul-Oeste de Minas.

XXVI

A companhia não poderá despedir, dentro dos primeiros seis mezes de arrendamento, qualquer dos empregados de ordenado mensal ou jornaleiro, que desempenhar funcções na Estrada de Ferro Oéste de Minas, na época em que lhe fôr entregue, sem prévio aviso de dous mezes ou pagamento de ordenado correspondente a este prazo, salvo falta grave commettida, e, neste caso, a juizo do chefe da fiscalisação.

XXVII

O arrendatario, antes de assignar o contracto e para garantir a execução do mesmo, depositará no Thesouro Federal a quantia de 100:000$ em dinheiro ou apolices federaes.

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1906 — LAURO SEVERIANO MÜLLER.

VI

O ARRENDAMENTO DA RÊDE DE VIAÇÃO FÉRREA DO SUL DE MINAS — O EDITAL DE CONCORRENCIA — OS CONCORRENTES — O DECRETO N.º 7.704 — SOLUÇÃO INFELIZ

VI

O arrendamento da Rêde de Viação Ferrea do Sul de Minas - O Edital da Concorrencia - Os Concorrentes - O Decreto N.° 7704 - Solução Infeliz

A idéa esposada por Lauro Müller foi abandonada, para dar logar a um problema de realização mais acanhado.

O Governo Federal resolveu pôr em concorrencia apenas a Sapucaí, Muzambinho e Minas e Rio, para a formação simplesmente da rêde de viação ferrea do Sul de Minas.

Vai transcrito, a seguir, o edital para essa concorrencia, publicado no Diario Oficial n.° 239, de 14 de Outubro de 1908 :

« EDITAL DE CONCORRENCIA PARA O ARRENDAMENTO DA REDE DE VIAÇÃO FERREA DO SUL DE MINAS.

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

DIRECTORIA GERAL DE OBRAS E VIAÇÃO

ARRENDAMENTO DA REDE DE VIAÇÃO FERREA DO SUL DE MINAS

De ordem do Sr. Ministro se faz publico que, no dia 9 de dezembro do corrente anno, ao meio dia, nesta directoria geral serão recebidas e abertas propostas para o arrendamento da rêde de viação ferrea do sul de Minas, de accôrdo com as seguintes condições:

I

O arrendamento terá por objecto a constituição da rêde Sul de Minas, a qual terá como ponto inicial a estação de Cruzeiro, sendo ahi tributaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, e será formada:

1.° – pela Estrada de Ferro Minas e Rio;
2.° – pelo tronco de Três Corações a Monte Bello e pelo ramal da Campanha, da Estrada de Ferro de Muzambinho, já incorporada á Estrada de Ferro Minas e Rio;
3.° – pelo prolongamento de Areado a S. Sebastião do Paraiso, com ramal á cidade de Passos e dahi á margem do Rio Grande, comprehendendo:
a) a conclusão da construcção do trecho de Areado a Monte Bello;
b) a construcção do prolongamento de Monte Bello a S. Sebastião do Paraiso, passando por Monte Santo;
c) a construcção, a partir do ponto preferivel do prolongamento anterior, do ramal á cidade de Passos e dahi á margem do Rio Grande;
4.° – pela construcção dos prolongamentos e ramaes seguintes:
a) da Campanha, passando por S. Gonçalo do Sapucahy á cidade do Machado;
b) do ponto mais conveniente entre Três Corações e Varginha a ligar-se á Estrada de Ferro Oéste de Minas, nas proximidades de Lavras;
5.° – pela navegação dos rios existentes na zona, já navegaveis, que se tornem navegaveis pela execução de obras de melhoramento.

II

Poderão ser incorporadas á rêde outras estradas de ferro já construidas ou que venham a ser construidas, prolongamentos ou ramaes das enumeradas na clausula anterior, mediante approvação do Governo e sob as condições estipuladas entre elle e a empresa arredantaria.

III

O prazo do arrendamento será de 60 annos.

Durante este prazo o trafego da estrada não poderá ser interrompido, salvo caso de força maior, a juizo do Governo.

IV

O preço do arrendamento annual constará:

1.º – das seguintes contribuições sobre a renda bruta em papel moeda:

a) ...% da renda bruta até 6:000$ por kilometro;

b) ..% do excesso da renda bruta de 6:000$000 a 8:000$ por kilometro ;

c) ... % do excesso da renda bruta de 8:000$ a 10:000$ por kilometro ;

d) ...% do excesso da renda bruta sobre 10:000$ por kilometro.

2.º – Da contribuição de 20% da parte da renda liquida que exceder a 12% do capital fixado pela fórma indicada na clausula seguinte:

Do preço do arrendamento annual será deduzida, para ser paga á empresa arrendataria, a importancia do serviço de juros de 5% ao anno e da amortização cumulativa de 1%, a partir de 1917, relativa ao capital depositado pela empresa e destinado ao prolongamento e ramal constantes do n. 3 da clausula I, e á construcção de officinas modernas de reparação no local approvado pelo Governo, capital que não poderá ser superior a 10.000:000$000.

O excedente do preço do arrendamento annual pertencerá á caixa de resgate, nos termos da lettra A, do art. 29, n.º 25, da lei de 29 de dezembro de 1900.

No caso de não attingir o excedente a 400:000$, a empresa arrendataria fica obrigada a integralizar esta importancia por ser a contribuição minima admittida pelo Governo para tal fim.

V

Para os effeitos do contracto de arrendamento são considerados :

I — Como capital :

Uma somma inicial devidamente justificada pela empresa e approvada pelo Governo e as quantias autorizadas pelo Governo para serem levadas a esta conta, na qual nenhuma quantia poderá ser incluida sem que preceda approvação do Governo e represente despesa por elle préviamente autorizada.

II — Como renda bruta :

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes da rêde de viação ferrea arrendada, arrecadadas pela empresa.

III — Como despesa de custeio :

Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro, á conservação ordinaria e extraordinaria da linha, edificios e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante ; ás resultantes de accidentes da estrada, roubos, incendios, seguro e todos os casos de força maior ; ás de administração na Europa approvadas pelo Governo e as de fiscalização por parte deste.

IV — Como renda liquida :

A differença entre a renda bruta e as despesas de custeio, augmentadas das contribuições pagas pela empresa como preço de arrendamento, nos termos da clausula IV.

VI

Constarão do contracto de arrendamento as condições estabelecidas nas clausulas XXVII a LIII do decreto n.º 6.899, de 24 de março de 1908, e outras referentes aos itens da clausula XIII do decreto n.º 6.201, de 30 de outubro de 1906.

VII

A empresa arrendataria obriga-se a concluir a construcção do prolongamento e ramal a que se refere o n.º 3 da clausula I até 31 de dezembro de 1912, e bem assim a levar a effeito até a mesma data a construcção de officinas modernas de reparação.

Até 30 de junho de 1909 deverá estar aberto ao trafego o trecho de Areado a Monte Bello, e até 31 de outubro de 1910 o trecho de Monte Bello a Monte Santo, salvo caso de força maior, a juizo do Governo.

Para esse fim será pela empresa arrendataria depositada num estabelecimento bancario, acceito pelo Governo, dentro do primeiro semestre, a contar da data da assignatura do contracto de arrendamento, a importancia de 1.000:000$, e no primeiro mez de cada um dos seis semestres seguintes a quantia de 1.500:000$, sendo, porém, facultado á empresa fazer no Thesouro Federal o deposito integral da importancia de 10.000:000$, si assim o preferir.

A falta de cumprimento desta obrigação importa na rescisão do contracto, independente de acção ou interpelação judicial e na perda da caução a que se refere a clausula XV.

VIII

A empresa submetterá á approvação do Governo, dentro de seis mezes da data da assignatura do contracto, os estudos definitivos do trecho do prolongamento de Monte Bello a Monte Santo, e até 31 de dezembro de 1909 os de todo o prolongamento e ramal constantes do n.º 3 da clausula I, bem assim dentro desse ultimo prazo os planos de officinas modernas de reparação.

IX

Os estudos definitivos para os prolongamentos e ramaes obedecerão ás disposições do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, sendo as condições technicas limites: rampa maxima de 2% e raio minimo das curvas de 150 metros.

X

Será concedido á empresa:

a) direito de desapropriação por utilidade publica, na fórma das leis em vigôr, dos terrenos e bemfeitorias necessários á construcção das estradas comprehendidas na rêde;

b) isenção dos direitos de importação para o material destinado á construcção das linhas de que trata o contracto e ao custeio da rêde durante o prazo do arrendamento.

Sendo federaes os serviços a cargo da empresa, acha-se ella isenta do pagamento de impostos estadoaes e municipaes.

XI

A fiscalização do contracto de arrendamento e a de todos os serviços a cargo da empresa será incumbida á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devendo aquella entrar annualmente para o Thesouro Federal com a quantia de 60:000$, por semestres adeantados, para as respectivas despesas.

Esta importancia será reduzida a 30:000$ logo que estejam abertos ao trafego definitivo o prolongamento e ramal constantes do n. 3, da clausula I, e fique concluida a construcção das officinas de reparação.

XII

A empresa arrendataria, depois de abertos ao trafego o prolongamento e ramal constantes do n. 3 da clausula I, e logo que a renda bruta da rêde exceda a 8:000$ por kilometro, será obrigada a executar a construcção, a juizo do Governo, dos prolongamentos e ramaes de que trata o n. 4 da clausula I, á razão de 25 kilometros por anno no minimo.

XIII

A concorrencia versará sobre :

1.º) a idoneidade dos proponentes ;

2.º) as maiores vantagens offerecidas para o arrendamento.

XIV

Para a apresentação das propostas será feita no Thesouro Federal uma caução de 100:000$ em apolices da divida publica ou em dinheiro.

XV

Esta caução será, antes da assignatura do contracto de arrendamento, elevada a 300:000$000, em apólices da divida publica, para garantia da fiel execução do contrato de arrendamento.

XVI

A empresa arrendataria obriga-se a indemnizar o Governo da importancia do material existente no almoxarifado no acto de entrega das estradas arrendadas.

XVII

O proponente preferido deverá assignar o contracto de arrendamento, dentro do prazo de 30 dias da data da publicação do despacho no Diario Official, sob pena de perder a caução de que trata a clausula XIV.

XVIII

O Governo se reserva o direito de annullar a presente concorrencia, declarando-a sem effeito, caso nenhuma das propostas apresentadas seja por elle julgada acceitavel, sem que dahi possa resultar para os proponentes qualquer direito a juros ou indemnização.

Directoria Geral de Obras e Viação, 13 de outubro de 1908.

J. F. Parreiras Horta".

Foram concorrentes para o arrendamento dessa rêde a Cia. Viação Ferrea Sapucaí, a Companhia Mogiana e a propria emprêsa arrendataria da Minas e Rio.

A proposta aceita foi a da Cia. Viação Férrea Sapucaí, transcrita a seguir :

"Proposta para o arrendamento da rede de viação ferrea do Sul de Minas.

Sendo o intuito do Governo a constituição da rede ferro-viaria do Sul de Minas, a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, possuidora da mais extensa estrada de ferro que atravessa essa rica região, não corresponderia ao alvo que mira o Governo e ao seu dever de empresa nacional, que visa favorecer quanto possivel á zona a que serve, se deixasse de concorrer ao arrendamento da referida rede, pois que sem a estrada de sua propriedade, que se extende da divisa de Minas com o Estado de S. Paulo a Soledade, onde se entronca na Minas e Rio, com a extensão de 273 kilometros, e o ramal para Baependy, com a extensão de 39 kilometros, não conseguirá o Governo constituir a projectada rede indicada no titulo do edital de concorrencia.

Impellida por estes motivos que a impõem como concorrente, vem apresentar a sua proposta.

A Companhia Viação Ferrea Sapucahy acceita todas as condições do edital, animada das mesmas esperanças sobre o futuro da uberrima região que ditaram ao Governo as clausulas do edital.

I

Para preço do arrendamento annual a Companhia Viação Ferrea Sapucahy propõe nos termos da clausula IV as seguintes contribuições sobre a renda bruta :

a) 16% (dezeseis por cento) da renda bruta até 6:000$ por kilometro ;
b) os 16% da renda bruta até 6:000$ por kilometro e mais 35% (trinta e cinco por cento) do excesso da renda bruta de 6:000$ a 8:000$ por kilometro ;
c) os 16% da renda bruta até 6:000$ por kilometro, mais os 35% do excesso da renda bruta de 6:000$ a 8:000$ por kilometro e mais 45% (quarenta e cinco por cento) do excesso da renda bruta de 8:000$ a 10:000$ por kilometro ;

d) os 16% da renda bruta até 6:000$ por kilometro, mais os 35% do excesso da renda bruta de 6:000$ a 8:000$ por kilometro, mais os 45 % do excesso da renda bruta de 8:000$ a 10:000$ por kilometro, e mais 55% (cincoenta e cinco por cento) do excesso da renda bruta sobre 10:000$ por kilometro;
e) da contribuição de vinte por cento (20%) sobre a renda liquida a mais imposta ao n.º 2 da dita clausula IV e nos termos ahi determinados.

II

Obriga-se mais a Companhia Viação Ferrea Sapucahy a acceitar na sua linha do Rio Eleuterio a Soledade e ramal de Baependy as tarifas que forem adoptadas para a rede sul de Minas com a differencial conforme a distancia para os passageiros, bagagens e encommendas e mercadorias procedentes de qualquer das estações da rêde para as estações da sua linha, ou nestas despachadas com destino áquellas ou em transito por qualquer das linhas da rêde.

Esta clausula constitue a principal vantagem da formação das grandes rêdes ferro-viarias. Ella se impõe á proponente embora lhe custe o sacrificio de cerca de Rs.: 100:000$000 por anno em seus beneficios e em favor da zona e da riqueza publica.

III

A Companhia Viação Ferrea Sapucahy, tendo contractado o resgate da reversão de sua linha ao Estado de Minas Geraes, reverterá para a União com as estradas arrendadas findo o prazo do contracto e sem direito a indemnização alguma a sua linha do Rio Eleuterio a Soledade com o ramal de Baependy, com todas as suas estações, material fixo e rodante em perfeito estado de conservação, entrando desde já no capital de que trata o numero 1 da clausula V do edital, além da somma inicial a que se refere o numero 1 da dita clausula, o valôr da reversão na importancia de Rs. 2.000:000$000 (dous mil contos).

IV

Acceitando a constituição da rede nos termos da clausula I do edital, a Companhia Viação Ferrea Sapucahy sujeitará todavia ao Governo estudos de uma linha que, partindo da estação de Alfenas, vá ter á cidade de Machado destinada a substituir o trecho de S. Gonçalo do Sapucahy á cidade do Machado, como está determinado na clausula I do edital, para que julgue se ella é porventura preferivel.

Do mesmo modo procederá em relação ao ramal de Lavras, afim de verificar se não é mais conveniente fixar o ponto inicial entre Três Corações e Espera, passando a linha pelas cidades de Três Pontas e S. João Nepomuceno.

V

A Companhia Viação Ferrea Sapucahy, embora não estabeleça como condição, prefere ao juro de 5% ao anno e á amortização accumulativa de 1%, a partir do anno de 1917, relativa ao capital depositado e destinado ao prolongamento e ramal constantes do numero 3 da clausula I do edital e á construcção de officinas modernas como estatúe a clausula IV do mesmo edital, que seja determinado o juro de 5% ao anno e a amortização accumulativa de ½% (meio) durante o tempo necessario para a reversão do capital, por esta ser a taxa adoptada e preferida pelos banqueiros na Europa nos contractos cujos prazos a permittem, e espera que o Governo attendendo a esta consideração acceitará esta modificação, da qual, longe de inconvenientes, lhe advirão vantagens.

Apresentando esta proposta nos melhores termos que lhe foi possivel, tem a Companhia consciencia de haver cumprido o seu dever.

Rio, 9 de Dezembro de 1908.

(Assignado) JM. MATTOSO D. E. CAMARA
Director Presidente da Cia. Viação Ferrea Sapucahy.

A' vista da aceitação da proposta da Sapucaí, foi baixado o decreto n.º 7.704, nos seguintes termos :

"DECRETO N.º 7.704 — DE 2 DE DEZEMBRO DE 1909.

Autoriza o contracto com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, para o arrendamento da viação sul-mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do n. XXV, do art. 17, da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, mantida em vigor pelo artigo 29 da lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908, e tendo em vista o decreto n. 6.201, de 30 de outubro de 1906, e a concorrencia realizada a 9 de dezembro de 1908, para a execução da lei e do decreto citados, decreta :

Artigo unico. Fica autorizado o contracto com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, para o arrendamento das estradas de ferro que constituem a rêde de viação sul-mineira e para a construcção de seus prolongamentos e ramaes, nos termos das clausulas que com este baixam assignadas pelo ministro e secretario de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 2 de dezembro de 1909, 88.º da Independencia e 21.º da Republica.

a) NILO PEÇANHA

a) *Francisco Sá.*"

NOTA — As clausulas não são aqui transcritas porque, logo adiante, constam do termo de contrato de 1910.

SOLUÇÃO INFELIZ — Foi bem infeliz a solução do Governo Federal, entregando á Cia. Viação Ferrea Sapucaí as estradas Minas e Rio e Muzambinho.

Os fatos posteriores são a prova mais eloquente dessa afirmativa. A sua administração técnica era bôa. Isso, porém, não bastava, porque a Cia. estava lutando com enorme falta de recursos e, além disso, achava-se onerada com grandes encargos provenientes de emprestimos no exterior.

Póde-se conceder que o contrato não deveria ter sido entregue á Mogiana, porque aquela estrada procuraria, naturalmente, desviar grande parte do trafego para a capital paulista e para Santos, através das suas linhas, dando, talvez, mais "deficit" ás nossas estradas; mas a Minas e Rio estava em condições de receber o contrato, porque, afinal, era uma estrada idonea e capaz de realizar, com êxito, um empreendimento de tal monta.

O ato do Governo Federal foi um grande erro cometido contra o progresso da zona sul mineira.

E' inegavel, entretanto, que a fusão das três estradas, com a unificação das tarifas, veio trazer alguns beneficios ao Sul do Estado

Das três, a Minas e Rio era a mais bafejada pela sórte, não só pelas suas condições melhores, como tambem pela posição invejavel que, acidentalmente, lhe cabia. Mas, não devemos, por isso, recriminar tanto a inferioridade da Sapucaí, por exemplo. Devemos, sim, criticar o Governo Federal pelo fato de lhe ter entregue as outras duas estradas superiores a ela.

Culpa, totalmente, de sua condição desfavoravel, ela não tinha, como não tinha tambem a Muzambinho.

Vejamos: as suas duas maiores fontes de renda eram Caxambú, com as suas aguas minerais e Cristina, com a exportação de batatas. De Caxambú a Soledade, ela recebia apenas o frete dos 23 quilometros e entregava á Minas e Rio as centenas de caixas dagua para transportá-las pelos seus 90 kms. até Cruzeiro. De Cristina, ela mandava os despachos de batatas até Soledade, apenas num percurso de 39 kms. e aí os entregava tambem.

A Minas e Rio, aliás, gozava das mesmas vantagens com referencia á Muzambinho. O maior centro de produção desta Estrada era Varginha. Pois bem: ela transportava esses produtos, num percurso de 35 kms., e os entregava em Três Corações, onde a Minas e Rio, no transporte dos 170 kms. até Cruzeiro, gozava, sem fadiga, dessa vantagem extraordinaria.

A solução que reputamos infeliz, por parte do Governo Federal, não foi o fato de unificar as três estradas, mas, sim, entregar á Sapucaí as duas ferrovias — Minas e Rio e Muzambinho.

Passado pouco tempo após o arrendamento, começaram a aparecer os frutos daquele máu passo. O trafego estava sempre perturbado e havia insuficiencia de transportes, emquanto a próspera zona do Sul do Estado ia ficando sacrificada com essas irregularidades constantes.

Era notoria a situação angustiosa da Sapucaí e o arrendamento feito por ela não podia trazer resultados benéficos.

O interesse publico ficou prejudicado. O que consola, porém, é pensar que teria sido muito peiór a situação da Estrada, se não fossem a dedicação e competencia sempre comprovadas dos seus diretores que se sucederam desde a sua organização em 1910.

Apesar das reclamações e do prejuizo que sofreram a industria e agricultura da zona servida por ela, o arrendamento continuou até 1921.

Aí, o Governo de Minas, depois de um entendimento com o Governo Federal, resolveu com as três estradas formar a Rêde de Viação Sul Mineira, que lhe ficou arrendada, sendo o contrato respectivo assinado em 6 de Abril de 1922.

VII

TRÊS ESTRADAS NUMA SÓ:

a) Entrega da "Minas e Rio" e "Muzambinho" e ramais á Cia. Viação Férrea do Sapucaí;

b) Transferencia de nome para "Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras - Rêde Sul Mineira"

VII

"Três Estradas numa Só"

a) Entrega da "Minas e Rio", "Muzambinho" e ramais á Cia. Viação Ferrea Sapucaí.
b) Transferencia de nome para "Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira".

a) ENTREGA DA MINAS E RIO E MUZAMBINHO E RAMAIS A' CIA. VIAÇÃO FERREA SAPUCAI'.

No dia 5 de Fevereiro de 1910, as Estradas de Ferro Minas e Rio e Muzambinho e seus ramais de Alfenas e Campanha foram entregues á Cia. Viação Ferrea Sapucaí, cessionaria de seu arrendamento pelo decreto 7.704, de 2 de Dezembro de 1909.

Transcrevemos, abaixo, o termo de entrega lavrado nesse dia :

"Aos cinco dias do mez de Fevereiro do anno de Nosso Senhor Jesus Christo de mil novecentos e dez, reunidos no escriptorio da Superintendencia da Estrada de Ferro Minas e Rio em Cruzeiro, os membros da Commissão nomeada pelo Excellentissimo Senhor Ministro da Viação e Obras Publicas, composta dos Engenheiros Carlos Conrado de Niemeyer, Oscar Trompowsky Leitão de Almeida e Hygino Soares de Oliveira Alvim, e do Doutor Joaquim Mattoso Duque Estrada Camara, Presidente da Companhia Viação Ferrea Sapucahy, depois de terem percorrido todas as linhas das Estradas de Ferro Minas e Rio e Muzambinho e seus ramaes, examinando todas essas linhas, cercas, linhas telegraphicas e apparelhos, edificios diversos, estações, obras d'arte, officinas, suas machinas-ferramentas, depositos de machinas e carros, material fixo, de tracção e de transportes, moveis, semoventes e utensilios e materiaes do Almoxarifado, tudo em bom estado de conservação como consta dos inventarios que acompanham o presente termo, verificados minuciosamente pela mesma Commissão e pelo Presidente da Companhia Viação Ferrea Sapucahy, declaram : a Commissão, que fez a entrega em bôa ordem e sem impugnação de tudo o que acima foi referido á Companhia Viação Ferrea Sapucahy, e o Presidente d'esta que recebeu e subscreve com a mesma Commissão o presente termo e todos os referidos inventarios. Para cumprimento da clausula quinquagesima sexta do mesmo Decreto que mandou avaliar o material pertencente ao Almoxarifado, deu-se começo a essa avaliação, cujo termo será opportunamente lavrado.

Cruzeiro, 5 de Fevereiro de 1910.

A Commissão : CARLOS CONRADO NIEMEYER
OSCAR TROMPOWSKY LEITÃO DE ALMEIDA
HYGINO SOARES DE OLIVEIRA ALVIM
Pela C.V.F. Sapucahy — JM. MATTOSO D. E. CAMARA".

A extensão das linhas em trafego ficou sendo, então, de 963 Kms.

TRANSFERENCIA DE NOME PARA CIA. DE ESTRADAS DE FERRO FEDERAIS BRASILEIRAS REDE SUL MINEIRA.

O Decreto n.º 7.941, de 7 de Abril de 1910, reconheceu, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras "Rêde Sul Mineira", a antiga Cia. de Viação Ferrea Sapucaí.

Eis o Decreto :

"DECRETO N. 7.941 — de 7 de Abril de 1910.

Reconhece, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras "Rêde Sul Mineira", a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, para os effeitos do respectivo contracto.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, tendo em vista a reorganização da Companhia de Viação Ferrea Sapucahy realizada, na fórma da lei, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brazileiras "Rêde Sul Mineira", para o fim de levar a effeito o arrendamento da Viação Sul Mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes a que se refere o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, decreta :

Artigo unico. Fica reconhecida, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras "Rêde Sul Mineira" a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy de que trata o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, para os fins do contracto celebrado nos termos do mesmo decreto.

Rio de Janeiro, 7 de Abril de 1910, 89.ª da Independencia e 22.º da Republica.

(a) NILO PEÇANHA

(a) FRANCISCO SÁ".

VIII

O CONTRATO DE 1910

Transcrição do Termo lavrado e cumprimento da sua Clausula XLVI.

(prolongamento além de Monte Belo, hoje Tuiutí)

VIII

O CONTRATO DE 1910

No dia 2 de Janeiro de 1910, foi lavrado o termo de contrato entre o Governo Federal e a Cia. Viação Ferrea Sapucaí, para o arrendamento da rêde de viação Sul-Mineira e construção dos respectivos prolongamentos e ramais, nos termos do Decreto n.º 7.704, de 2 de Dezembro de 1909.

Esta rêde de viação ferrea Sul-Mineira era constituida :

a) pela Estrada de Ferro Minas e Rio ;
b) pelo tronco da Estrada de Ferro Muzambinho, de Três Corações a Monte Belo (1) e pelos ramais de Campanha e Alfenas ;
c) pelo prolongamento de Monte Belo a S. Rita de Cassia, com ramal para a cidade de Passos e daí á margem do Rio Grande ;
d) pelo prolongamento do ponto mais conveniente entre Três Corações e Varginha até a Estrada de Ferro Oéste de Minas, na cidade de Lavras ;
e) pelo prolongamento do Ramal da Campanha, passando por S. Gonçalo do Sapucaí, até o Rio Sapucaí ;
f) pelo prolongamento do ramal de Alfenas, até a cidade de Machado ;
g) pela navegação dos rios da zona.

O arrendamento terminaria em 31 de Dezembro de 1970.

Transcrevemos, abaixo, este termo de contrato :

"Termo de contracto entre o Governo Federal e a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, para o arrendamento da viação sul-mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes, nos termos do Decreto numero sete mil setecentos e quatro de dois de Dezembro de mil novecentos e nove.

Aos dois dias do mez de Janeiro de mil novecentos e dez, presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Senhor Doutor Francisco Sá, Ministro de Estado dos Negocios da mesma Repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e o Senhor Doutor Joaquim Mattoso Duque Estrada Camara, director-presidente da Companhia Viação Ferrea Sapucahy, declarou o Senhor Ministro que, nos termos do Decreto numero sete mil setecentos e quatro de dois de Dezembro de mil novecentos e nove, ficava contractado com a referida Companhia Viação Ferrea Sapucahy, que neste termo será denominada "a companhia" o arrendamento das estradas de ferro que constituem a rêde de viação sul-mineira e a construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes, mediante as seguintes clausulas :

PRIMEIRA

O presente contracto tem por objecto o arrendamento da rêde de viação ferrea sul-mineira, a qual terá como ponto inicial a estação do Cruzeiro, sendo ahi tributaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, e será

(1) — A linha tronco da Muzambinho foi construida de Três Corações (Km. 170 da Minas e Rio) até o Km. 361, cuja estação terminal se chamava Monte Belo. Essa estação tinha tal nome, porque foi construida nas proximidades da Vila de Monte Belo. Depois, com a construção do prolongamento ferroviario, os trilhos passaram pela Vila, onde foi construida a estação da Mogiana, que forçosamente teria de se chamar Monte Belo. A antiga, que tinha esse nome, passou a denominar-se, então, Tuiutí.

constituida : Primeiro) — pela estrada de ferro Minas e Rio ; Segundo) — pelo tronco da Estrada de Ferro Muzambinho, de Três Corações a Monte Bello, e pelos ramaes da Campanha e de Alfenas ; Terceiro) — pelo prolongamento de Monte Bello a Santa Rita de Cassia com ramal para a cidade de Passos e dahi á margem do Rio Grande comprehendendo : A) — a construcção do prolongamento de Monte Bello á Santa Rita de Cassia, passando pelas cidades de Muzambinho, Guaxupé, Guaranesia, Monte Santo e S. Sebastião do Paraiso, approximando-se, quanto possivel, de Cabo Verde ; B) — a construcção a partir do ponto preferivel do prolongamento anterior do ramal para a cidade de Passos, passando por Jacuhy e dahi á margem do Rio Grande ; Quarto) — pelo prolongamento do ponto mais conveniente entre Tres Corações e Varginha até a Estrada de Ferro Oeste de Minas, na cidade de Lavras ; Quinto) — pelo prolongamento do ramal de Campanha, passando por S. Gonçalo do Sapucahy, até o Rio Sapucahy ; Sexto) — pelo prolongamento do ramal de Alfenas até a cidade de Machado ; Setimo) — pela navegação dos rios existentes na zona, já navegaveis ou que se tornem navegaveis pela execução de obras e melhoramentos.

SEGUNDA

A rêde de viação ferrea constituida nos termos da clausula precedente, fica arrendada á Companhia Vi ção Ferrea Sapucahy por prazo que se contará da data da entrega das estradas arrendadas e terminará em trinta e um de Dezembro de mil novecentos e setenta.

TERCEIRA

Poderão ser incorporadas á rêde descripta na clausula primeira outras estradas de ferro já construidas, prolongamentos e ramaes d'aquellas, mediante approvação do governo, e sob as condições estipuladas entre elle e a Companhia.

QUARTA

A Companhia, sem onus algum para o Governo, incorpora desde já a rêde arrendada, para os fins da clausula sexta e para o de ficar sob a mesma administração e fiscalisação e sob o mesmo regimen de tarifas a sua estrada de ferro do rio Eleuterio, na divisa de S. Paulo a Passa Três, no Rio de Janeiro, revertendo-a, findo o prazo do arrendamento sem direito a indemnização alguma, ao dominio da União com todo o material fixo e rodante, estações, linhas telegraphicas e mais dependencias em perfeito estado de conservação. (V).

QUINTA

Si o governo julgar conveniente desannexar da rêde arrendada o trecho da Estrada de Ferro Sapucahy, de Baependy a Passa Tres, para incorporal-o a outra rêde, que por ventura organize, para arrendar, poderá fazel-o livremente. Neste caso, das quotas do arrendamento a pagar pela Companhia da nova rêde, relativamente a esse trecho, será deduzida para a Companhia ferrea Sapucahy a importancia necessaria para os juros de cinco por cento e amortisação de meio por cento annuaes sobre o capital representado pelo referido trecho e calculado á razão de trinta contos de reis (moeda papel) por kilometro.

SEXTA

O preço do arrendamento annual constará : Primeiro, das seguintes contribuições sobre a renda bruta em papel moeda ; A) dezeseis por cento da renda bruta até seis contos de reis por kilometro; B) dezeseis por cento da renda bruta até seis contos de reis por kilometro e mais trinta e cinco por cento do excesso da renda bruta de seis contos de reis a oito contos de reis por kilometro ; C) dezeseis por cento da renda bruta até seis contos de reis por kilometro, mais trinta e cinco por cento do excesso da renda bruta de seis contos de reis a oito contos de reis e mais quarenta e cinco por cento do excesso da renda bruta de oito contos de reis a dez contos de reis por kilometro ; D) os dezeseis por cento da renda bruta até seis contos de reis por kilometro, mais trinta e cinco por cento do excesso da

renda bruta de seis contos de reis a oito contos de reis, mais quarenta e cinco por cento do excesso da renda bruta de oito contos de reis a dez contos de reis, mais cincoenta e cinco por cento do excesso da renda bruta sobre dez contos de reis por kilometro. Segundo: da contribuição de vinte por cento da parte da renda liquida que exceder a doze por cento do capital fixado pela forma indicada na clausula nona. As porcentagens fixadas nesta clausula serão deduzidas da renda bruta total composta da renda bruta da rêde descripta nas clausulas primeira e segunda e mais da renda bruta da estrada de ferro Sapucahy desde o rio Eleuterio até Passa Tres. Si, porém, o governo resolver incorporar o trecho desta ultima estrada á de Baependy a Passa Tres, a outra rêde de viação, a renda correspondente ao mesmo trecho será computada como renda da nova rêde. Paragrapho unico. — Subsistem as obrigações de compromissos contrahidos pela Companhia Viação Ferrea Sapucahy para com o Governo do Estado de Minas Geraes, pelo contracto de trinta e um de Dezembro de mil novecentos e oito.

SETIMA

Do preço do arrendamento annual será deduzida para ser paga á Companhia a importancia do serviço de juros de cinco por cento ao anno e da amortização cumulativa de um por cento, a partir de mil novecentos e dezesete, relativa ao capital de dez mil contos de réis depositado pela Companhia e destinado aos prolongamentos e ramaes constantes do numero terceiro da clausula primeira e á construcção de officinas modernas de reparação no local approvado pelo Governo. O excedente do preço do arrendamento annual pertencerá á caixa de resgate nos termos da letra A do artigo vinte e nove, numero vinte e cinco, da lei de vinte e nove de Dezembro de mil novecentos. No caso de não attingir o excedente a quatrocentos contos de réis, a Companhia fica obrigada a integralizar esta importancia, por ser a contribuição minima admittida pelo Governo para tal fim.

OITAVA

O deposito de dez mil contos de réis, de que trata a clausula precedente, será feito pela Companhia no Banco do Brasil, pela forma seguinte: dentro do primeiro trimestre de mil novecentos e dez, será depositada a importancia de mil contos de réis e no primeiro mez de cada um dos quatro semestres, a contar de um de Julho de mil novecentos e dez a quantia de dois mil duzentos e cincoenta contos de réis, sendo, porém, facultado á Companhia fazer no Banco do Brasil o deposito integral da importancia de dez mil contos de réis, se assim o preferir. A falta do cumprimento desta obrigação importa na rescisão do contracto independente de acção ou interpellação judicial e na perda da caução a que se refere a clausula quinquagesima oitava. Emquanto não for integralizado o deposito, a deducção a que se refere a clausula precedente será somente da importancia correspondente aos juros e amortização das parcellas depositadas.

NONA

Para os effeitos do contracto de arrendamento são considerados: Primeiro — como capital: uma somma total devidamente justificada pela Companhia e approvada pelo Governo, e as quantias autorizadas pelo Governo para serem levadas a esta conta, na qual nenhuma importancia poderá ser incluida sem que preceda approvação do Governo e represente despesa por elle previamente autorizada. Segundo — Como renda bruta: A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes de todas as linhas componentes da rêde de viação ferrea arrendada arrecadadas pela Companhia. Terceiro — Como despesas de custeio: Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro á *conservação ordinaria* e extraordinaria da linha, edificio e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante; as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendio, seguro, de todos os casos de força maior, as de administração na Europa approvadas pelo Governo e as de fiscalização por parte deste. Quarto: — Como renda liquida: a differença entre a renda bruta e as despesas de custeio augmentadas das contribuições pagas pela empresa

como preço de arrendamento nos termos da clausula sexta. Determinar-se-á a extensão das estradas arrendadas para o effeito de fixar a renda bruta, média kilometrica, computando-se apenas a distancia real de centro de estação inicial a centro de estação terminal, sem levar em conta os desvios nem as linhas duplas.

DECIMA

A tomada de contas para pagamentos das contribuições de que trata a clausula sexta, será feita por processo identico ao que vigora nas estradas que estão sob o regimen da garantia de juros. Paragrapho primeiro — No primeiro semestre de cada anno, a renda bruta arrecadada será considerada provisoriamente, como a metade da renda bruta annual. Paragrapho segundo — A liquidação definitiva das contribuições devidas á Fazenda Nacional pelo arrendamento das estradas de ferro, far-se-á na tomada de contas do segundo semestre de cada anno, de accôrdo com a renda bruta de todo o anno. Paragrapho terceiro — Concluidas as tomadas de contas semestraes, a Companhia recolherá ao Thesouro Nacional, no prazo de dez dias, as contribuições de arrendamento a que se refere a clausula sexta que tiverem sido apuradas.

DECIMA PRIMEIRA

A Companhia receberá as estradas de ferro e todas as suas dependencias pelo inventario que tiver sido organizado no acto da acceitação definitiva das estradas de ferro, pelo Governo, ao qual inventario serão sempre accrescentados o material rodante ou obras novas levados á conta de capital e deduzido o material imprestavel que fôr substituido a juizo do Governo, lavrando-se termo de entrega. Findo o arrendamento, a Companhia entregará as estradas de ferro por esse inventario, como as modificações que houver soffrido durante o prazo do contracto. Servirá o mesmo inventario para os casos de encampação do contracto de arrendamento e de occupação temporaria pelo governo.

DECIMA SEGUNDA

O Governo poderá occupar temporariamente as estradas. Neste caso pagará á Companhia uma indemnização igual á media da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquenio precedente á occupação ou nos annos anteriores, caso ainda não haja decorrido um quinquenio ou a média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

DECIMA TERCEIRA

A Companhia submetterá á approvação do Governo dentro de seis mezes da data da assignatura do contracto, os estudos definitivos do trecho do prolongamento de Monte Bello a Monte Santo, e dentro de dezoito mezes tambem da mesma data, os de todo o prolongamento e ramaes constantes dos numeros treis e quatro da clausula primeira e bem assim dentro deste ultimo prazo os planos de officinas modernas de reparação.

DECIMA QUARTA

Os estudos definitivos de cada secção constarão dos seguintes documentos : Um — planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem. O traçado será indicado por uma linha vermelha e contínua sobre a planta geral, na escala de um por quatro mil com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de treis metros; e bem assim em uma zona de oitenta metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e sempre que fôr possivel as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas. Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro á extensão dos alinhamentos rectos e bem assim a origem, extremidade e o desenvolvimento, o raio e o sentido das curvas. O perfil longitudinal será feito na escala de um por quatrocentos para as alturas e de um por quatro mil para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plata-

formas dos cortes e aterros. Indicará por meio de tres linhas horizontaes traçadas abaixo do plano de comparação : Primeiro — As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro. Segundo — A extensão e indicação das rampas e contrarampas e a extensão dos patamares. Terceiro — A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raio das curvas. No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de communicação transversaes. Dois — Perfis transversaes na escala de um por duzentos em numero sufficiente para o calculo de movimento de terra. Treis — Projecto de todas as obras de arte, necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos que foram adoptados. Estes projectos se comporão de projecções horisontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes na escala de um por duzentos. Quatro — Plantas de todas as propriedades que for necessario adquirir por meio de desapropriação. Cinco — Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra. Seis — Tabella da quantidade de excavações, necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel e bem assim a das distancias medias do transporte. Sete — Tabella dos alinhamentos e do seu desenvolvimento, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades. Oito — Cadernetas authenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno. Nove — Tabella dos preços compostos e elementares em que se basear o orçamento. Dez — Orçamento da despesa total do estabelecimento da estrada, dividindo as seguintes classes : Primeiro — Estudos definitivos e locação da linha. Segundo — Movimento de terra. Terceiro — Obras de arte correntes. Quarto — Obras de arte especiaes. Quinto — Superstructura das pontes. Sexto — Via permanente. Setimo — Estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios necessarios, officinas, abrigos de machinas e de carros. Oitavo — Material rodante mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes. Nono — Telegrapho electrico. Decimo — Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção. Decimo primeiro — Relatorio geral e memoria descriptiva não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada. Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da producção, o trafego provavel da estrada, o estado, a natureza e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia dos estabelecimentos de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para estações.

DECIMA QUINTA

Procurar-se-á dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de cento e cincoenta metros, mas excepcionalmente poderá o Governo autorizar o raio de cento e vinte metros no trecho de Guaxupé a Muzambinho. As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de dez metros pelo menos. A declividade maxima será de dois, cinco decimos por cento, limite que só será attingido em casos excepcionaes. A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma destas, uniformizar as condicções technicas, de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores. As rampas, contrarampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimentos convenientes. Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de trinta metros pelo menos ; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possivel, o emprego de fortes declives. Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como a entrada dessas obras, se procurará não empregar curva de pequeno raio ou fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças. As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção de linha em recta e de nivel.

DECIMA SEXTA

As estradas serão de via singela, mas terão os desvios e linhas auxiliares que forem necessarias para o movimento dos trens. A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro. As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo. As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necessarias para dar prompto escoamento ás aguas. A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destas e natureza do terreno. Toda a linha será cercada.

DECIMA SETIMA

Nos tunneis como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menos de um metro e cincoenta centimetros de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia no interior dos tunneis nichos de abrigo. As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

DECIMA OITAVA

A Companhia empregará materiaes de bôa qualidade na execução de todas as obras e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas. O systema e dimensões das fundações das obras serão fixadas por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas por accôrdo entre a Companhia e o Governo. A Companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaio, etc.

DECIMA NONA

A Companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarias para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica. As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixa de agua, latrina, mictorio, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relogios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas. As estações e paradas terão mobilia apropriada. Os edificios das estações e paradas terão, ao lado da linha, uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros. As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a Companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

VIGESIMA

O trem rodante compor-se-á de locomotivas, alimentadoras (tenders) de carros de primeira e segunda classe para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, wagons, mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvado. Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo. O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições. A Companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das estações em que se dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deve ser aberta ao transito publico, e, si nesta secção, o trafego exigir a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagons do que proporcionalmente a ellas caibam, a Companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e d'ella sciente a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo contanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula. A Companhia incorrerá na multa de dois contos de réis a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido. E si pas-

sados seis mezes mais além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta da Companhia.

VIGESIMA PRIMEIRA

A Companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção das estradas uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos pertencentes ao mesmo Governo.

VIGESIMA SEGUNDA

E' livre ao Governo em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança, acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

VIGESIMA TERCEIRA

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da Companhia a sua demolição ou reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma Companhia.

VIGESIMA QUARTA

Um anno depois da terminação dos trabalhos a Companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

VIGESIMA QUINTA

Na epoca fixada para a terminação do arrendamento, as estradas de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio do arrendamento das estradas, estas forem descuradas, o Governo terá o direito de applicar a receita áquelle serviço.

VIGESIMA SEXTA

Os trabalhos executados serão pagos por avaliações trimensaes provisorias, pelos preços calculados segundo tabella approvada pelo Governo e que fará parte integrante deste contracto. Antes da approvação dos estudos definitivos de toda a estrada, as avaliações provisorias serão feitas segundo os estudos definitivos dos trechos approvados.

VIGESIMA SETIMA

Para a conclusão da construcção dos prolongamentos e ramaes de que trata a clausula primeira, ficam estabelecidos os seguintes prasos : A) Para o prolongamento de Monte Bello a São Sebastião do Paraiso, até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e onze e desta cidade a Santa Rita de Cassia, até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e doze ; B) Para o ramal de Passos, até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e treze; C) Para o prolongamento de Treis Corações a Lavras, até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e doze; D) Para os ramaes de Campanha ao Rio Sapucahy e de Alfenas ao Machado, dentro dos prazos que forem fixados pelo Governo nos termos da clausula quinquagesima quinta.

VIGESIMA OITAVA

Si, nos prazos marcados na clausula anterior para a conclusão da construcção dos prolongamentos e ramaes, elles não estiverem abertos ao trafego, a Companhia pagará a multa de duzentos mil reis por dia até quatro mezes; quatrocentos mil réis por dia, de quatro a oito mezes; um conto de reis por dia de oito mezes em diante.

VIGESIMA NONA

O Governo concede á Companhia : A) direito de desapropriação por utilidade publica na forma das leis em vigor, dos terrenos e bemfeitorias

necessarias á construcção das estradas comprehendidas na rêde; B) isenção dos direitos de importação para o material destinado á construcção das linhas de que trata o contracto e ao custeio da rêde durante o prazo do arrendamento. Sendo federaes os serviços a cargo da Companhia, acha-se ella isenta do pagamento de impostos estadoaes e municipaes.

TRIGESIMA

A fiscalisação do contracto de arrendamento e a de todos os serviços a cargo da Companhia será incumbida á Repartição federal de fiscalisação das Estradas de Ferro, devendo aquella entrar annualmente para o Thesouro Federal com a quantia de sessenta contos de reis, por semestres adeantados, para as respectivas despezas.

TRIGESIMA PRIMEIRA

O Governo poderá fazer a encampação do contracto depois de trinta e um de Dezembro de mil novecentos e quarenta. A indemnisação corresponderá, neste caso, a vinte e cinco por cento da renda liquida, media annual verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula vigesima setima deduzida delle a competente amortização, calculada pela formula $A = \frac{(1 - 0,0[illegible])}{0,0[illegible]}$ n 1; sendo — A — o capital primitivo, — a — a dotação annual da amortização e — n — o numero de annos do contracto e *a* a taxa da amortização. Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

TRIGESIMA SEGUNDA

A Companhia obriga-se admittir e manter, a juizo do Governo, trafego mutuo com as emprezas de viação ferrea e fluvial, e, bem assim, com a Repartição dos Telegraphos nas formas das leis e dos regulamentos em vigor e de conformidade com as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brasil e a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro a que fôr applicavel, conforme as disposições adoptadas nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy e Paulista, submettendo os respectivos accôrdos á approvação do Governo.

TRIGESIMA TERCEIRA

A Companhia obriga-se a fundar nucleos coloniaes, pelo menos um em cada trecho de cem kilometros, de accôrdo com os onus e vantagens estabelecidas para o serviço do povoamento do sólo pelo Decreto numero seis mil quatrocentos e cincoenta e cinco, de dezenove de Abril de mil novecentos e sete. Os planos d'esses nucleos serão apresentados ao Governo para a necessaria approvação, dentro de dous annos contados da data da entrega do trecho ao trafego.

TRIGESIMA QUARTA

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta d'ella, durante o prazo de arrendamento, as alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia das estradas de ferro ou do trafego.

TRIGESIMA QUINTA

A Companhia fica obrigada a augmentar o material rodante em qualquer epoca, desde que este se torne insufficiente para attender satisfactoriamente ao desenvolvimento do trafego, comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao gado em pé.

TRIGESIMA SEXTA

Todas as indemnisações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego, e reparação das estradas de ferro, correrão, exclusivamente, sem excepção, por conta da Companhia.

TRIGESIMA SETIMA

A Companhia obriga-se a cumprir as disposições do regulamento de vinte e seis de Abril de mil oitocentos e cincoenta e sete e, bem assim, quaesquer outras que forem adoptadas para a fiscalisação, segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que não contrariem as presentes clausulas. A Companhia fica obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo do arrendamento, e a manter em estado de preencher perfeitamente o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da Companhia. No caso de interrupção do trafego excedente de trinta dias consecutivos por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do mesmo dia do anno anterior ao daquelle e restabelecerá o trafego por conta da Companhia.

TRIGESIMA OITAVA

Durante o tempo do arrendamento o Governo não concederá nem uma estrada de ferro dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado, do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se, porém, o direito de conceder estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcção diversa, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida comtanto que, dentro da referida zona, não receba generos nem passageiros.

TRIGESIMA NONA

Os preços dos transportes serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção ao tempo da organisação das mesmas tarifas. As tarifas serão revistas pelo menos, de tres em tres annos, a contar da data da approvação, por determinação do Governo, tendo-se principalmente em vista favorecer a producção nacional. As primeiras tarifas a vigorar na rêde, serão sujeitas a approvação do Governo dentro de tres mezes da data do contracto, não podendo ser superiores ás actuaes.

QUADRAGESIMA

Logo que a renda liquida exceder de doze por cento, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transportes. Estas reducções se effectuarão, principalmente, em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados a exportação.

QUADRAGESIMA PRIMEIRA

Pelos preços fixados nas tarifas, a Companhia será obrigada a transportar constantemente com exactidão, cuidado e presteza as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos ou outros e os valores que lhe forem confiados.

QUADRAGESIMA SEGUNDA

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral, sem prejuizo nem favor de quem quer que seja. Estas baixas de preços só se farão effectivas com o consentimento do Governo sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a Companhia fizer transporte por preço inferior aos das tarifas, sem esse previo assentimento, o Governo poderá applicar á mesma reducção a todos os transportes de igual cathegoria, isto é, pertencentes a mesma classe de tarifas. Os preços assim reduzidos não serão elevados, do mesmo modo que no caso de previo consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez de antecedencia. As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

QUADRAGESIMA TERCEIRA

A Companhia obriga-se a transportar gratuitamente : Primeiro — os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agrarios ; Segundo — as sementes, os adubos chimicos e as plantas envia-

das por autoridades federaes, estadoaes e municipaes, ou sociedades agricolas, para serem gratuitamente distribuidos pelos lavradores e os animaes reproductores, bem como os objectos destinados a exposição e feiras de interesse publico ; Terceiro — as malas do correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço de linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Federal ou ao Estado, sendo os transportes effectuados em carros especialmente adaptados para este fim. Serão transportados com abatimento de cincoenta por cento sobre os preços das tarifas : Primeiro — as autoridades, escoltas, policiaes e suas respectivas bagagens quando forem em deligencia. Segundo — munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer ponto da linha, dada ordem para tal fim pelo mesmo Governo, ou pelo Governador do Estado e outras autoridades que para isso forem autorisadas ; Terceiro — todos os generos de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo Governador do Estado, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica bem como materiaes destinados aos serviços de aguas e esgotos, installações hydro-electricas e apparelhos aperfeiçoados para industria agricola, pecuaria e mineira. Todos os mais passageiros e cargas do Governo Geral ou dos Estados não especificados acima, serão transportados com abatimento de 15% (quinze por cento). Terão abatimento de 15% (quinze por cento) tambem os materiaes transportados que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada e destinados ás obras publicas dos municipios servidos pela estrada. Sempre que o Governo exigir, em circumstancias extraordinarias, a Companhia porá ás suas ordens todos os meios de transportes de que dispuzer. Neste caso o Governo, se o preferir, pagará á Companhia o que fôr convencionado, pelo uso das estradas e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média de periodo identico dos ultimos tres annos.

QUADRAGESIMA QUARTA

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a Companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha arrendada, sem que a Companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação. Todas as obras definitivas ou provisorias necessarias, para obter neste caso, segurança do trafego, serão feitas sem onus para a Companhia.

QUADRAGESIMA QUINTA

Ficará a Companhia constituida em móra *ipso jure*, e obrigada por isso ao pagamento do juro de nove por cento ao anno, si não pagar dentro de dez dias das tomadas de contas as quótas de arrendamento de que trata a clausula sexta, ou se não pagar dentro de dez dias do semestre a respectiva quóta de fiscalisação de que trata a clausula trigesima, ou si não pagar dentro de dez dias da entrega da guia de recolhimento as multas que lhe forem impostas de accôrdo com este Decreto.

QUADRAGESIMA SEXTA

A Companhia Viação Ferrea Sapucahy fica desde já autorisada a transferir á Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, a construcção das estradas descriptas em o numero terceiro da clausula primeira deste contracto, ficando a mesma Companhia Mogyana subrogada em todas as obrigações estipuladas neste contracto para os estudos e construcção das referidas estradas desde o acto da approvação pelo Governo da mesma transferencia.

QUADRAGESIMA SETIMA

Os trechos que forem sendo construidos pela Companhia Mogyana, nos termos da clausula anterior, poderão ser por ella trafegados, durante o prazo do arrendamento, mediante accôrdo com a Companhia Viação Fer-

rea Sapucahy e previa annuencia do Governo. A renda desses trechos será addicionada á renda total, para sobre esta se calcularem, nos termos da clausula sexta, as porcentagens a pagar ao Governo pela Companhia Viação Ferrea Sapucahy. Não poderá, porém, a Companhia Mogyana estabelecer preferencia por meio de tarifas, ou por outra qualquer forma, em favor de suas linhas para o transporte de passageiros e mercadorias, sendo livre aos expeditores a escolha da via a ser percorrida por umas ou outras.

QUADRAGESIMA OITAVA

A Companhia obriga-se: — Primeiro a exhibir sempre que lhe for exigido, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, a prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada pela Repartição Federal de fiscalisação das estradas de ferro ou qualquer funccionario della, competentemente autorisado ; e bem assim, a entregar semestralmente áquella Repartição o relatorio circumstanciado dos trabalhos em construcção e de estatistica do trafego abrangendo as despezas do custeio convenientemente especificadas e o pezo, volume, natureza e qualidade das mercadorias transportadas, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelos para as informações que a Companhia tem que lhe prestar regularmente ; Segundo — Acceitar como definitiva e sem recursos a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas que lhe pertencerem ou a outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e a modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses da União ; Terceiro — A submetter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e tabellas dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

QUADRAGESIMA NONA

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha combinado pena especial, poderá o Governo impor multa de quinhentos mil reis até dez contos de reis e o dobro nas reincidencias.

QUINQUAGESIMA

A renda bruta da Companhia e a caução feita como garantia do arrendamento a que se refere a clausula quinquagesima nona, respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no presente contracto. No caso de atrazo, a cobrança das contribuições e multas será feita exclusivamente nos termos do artigo cincoenta e dois, letras *b* e *c*, parte quinta do Decreto numero tres mil e oitenta e quatro, de cinco de Novembro de mil oitocentos e noventa e oito.

QUINQUAGESIMA PRIMEIRA

A Companhia não poderá transferir o presente contracto de construcção de arrendamento ou parte delle, sem previa autorisação do Governo.

QUINQUAGESIMA SEGUNDA

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a Companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, será este decidido por arbitros nomeados, um pelo Governo e outro pela Companhia.

QUINQUAGESIMA TERCEIRA

A Companhia organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigôr, terá representante ou domicilio legal na Republica. As duvidas ou questões que se suscitarem entre ella e o Governo ou entre ella e os particulares, extranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

QUINQUAGESIMA QUARTA

As estradas de ferro de que tratam as clausulas primeira, segunda e terceira, incluindo as estações, officinas, depositos e mais edificios, dependencias e bemfeitorias e todo o material fixo e rodante, assim como o material em serviço do almoxarifado preciso para differentes mistéres do trafego e devendo corresponder ás necessidades de um trimestre, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, findo o prazo do arrendamento em trinta e um de Dezembro de mil novecentos e setenta.

QUINQUAGESIMA QUINTA

A Companhia, depois de abertos ao trafego os prolongamentos e ramaes constantes dos numeros tres e quatro da clausula primeira, será obrigada, desde que a renda bruta da rêde attinja á quota de seis contos de reis por kilometro, a executar a construcção, a juizo do Governo, dos ramaes de que tratam os numeros cinco e seis da clausula primeira, á razão de vinte e cinco kilometros por anno, no minimo. O Governo reserva-se, porém, o direito de antecipar o prazo das construcções, mediante accôrdo com a Companhia.

QUINQUAGESIMA SEXTA

Os materiaes existentes no Almoxarifado das estradas arrendadas, devidamente avaliados, serão entregues á Companhia, que fica obrigada a adquiril-os por preço da avaliação, effectuando o pagamento dentro do prazo que lhe fôr marcado no acto da entrega.

QUINQUAGESIMA SETIMA

Sempre que o Governo entender, extraordinariamente, mandará inspeccionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante. O representante do Governo será acompanhado pelo da Companhia e estes escolherão desde logo um desempatador, decidindo a sorte entre os dois nomes indicados um pelo representante do Governo e outro pela Companhia, caso não cheguem a accôrdo. D'esta inspecção lavrar-se-á um termo consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a bôa conservação da estrada e regularidade do trafego, bem como fixando os prazos em que elles devem ser executados. A Companhia fica obrigada a dar cumprimento ao que lhe fôr determinado neste termo e nos prazos estatuidos. Não o fazendo, será multada e novos prazos serão marcados pelo Governo ; a falta de cumprimento dentro d'esses novos prazos será punida com a rescisão do contracto celebrado nos termos deste Decreto.

QUINQUAGESIMA OITAVA

O Governo poderá declarar caduco o presente contracto sem direito a indemnisação alguma á Companhia rescindindo de pleno direito e independente de interpellação ou acção judicial além dos casos de que trata a clausula oitava si a Companhia deixar de trafegar por mais de quinze dias qualquer parte do trecho das estradas, excepto caso de força maior no qual se comprehendem as greves de operarios ou se não pagar dentro de trinta dias depois de expirado o prazo fixado na clausula decima, paragrapho terceiro. As porcentagens que constituem o preço do arrendamento, nos termos da clausula quarta, ou si não entrar dentro do prazo de trinta dias depois de expirado o prazo fixado na clausula trigesima, com as quotas da fiscalisação.

QUINQUAGESIMA NONA

A importancia de tresentos contos de réis em apolices da divida publica, depositada no Thesouro Federal pela Companhia Viação Ferrea Sapucahy, ficará como caução para garantia da fiel execução do presente contracto de arrendamento.

SEXAGESIMA

O presente contracto, estando sujeito ao sello proporcional e não se podendo prefixar seu valor exacto sobre o qual deve assentar a deducção do respectivo imposto, a Companhia, de accôrdo com a regra do artigo

quarto numero dezesete do Decreto numero tres mil quinhentos e sessenta e quatro, de vinte e dois de Janeiro de mil novecentos, pagará o referido sello sobre o valor das quotas, por occasião de serem ellas recolhidas ao Thesouro Federal em cumprimento deste contracto. Por assim haverem accôrdado e ter sido prestada no Thesouro Federal a caução de trezentos contos de reis de que trata a clausula quinquagesima nona e pago o sello de verba no valor de um conto duzentos e sessenta e cinco mil reis, devido pelo privilegio nos termos das clausulas primeira e trigesima oitava, como se verifica dos documentos numeros dezesete e quarenta do Thesouro Federal, de quatorze do corrente mez, mandou o Senhor Ministro lavrar o presente termo de contracto que assigna com o Senhor Doutor Joaquim Mattoso Duque Estrada Camara, com as testemunhas Bernardo Mariano de Oliveira, primeiro official, Carlos José Farias da Costa, terceiro official e commigo Hildebrando de Carvalho, terceiro official que o escrevi. Estavam colladas quatro estampilhas federaes no valor de noventa mil e cem reis, assim inutilisadas : Rio de Janeiro, dois de Janeiro de mil novecentos e dez. (assignados) Francisco Sá, Joaquim Mattoso Duque Estrada Camara, Bernardo Mariano de Oliveira, Carlos José Farias da Costa, Hildebrando de Carvalho, J. S. de Castro Barbosa, Joaquim Machado de Mello, João Pandiá Calogeras e Zoroastro Pires".

CUMPRIMENTO DA CLAUSULA XLVI DO CONTRATO DE 1910
PROLONGAMENTO ALEM DE MONTE BELO (HOJE TUIUTÍ)

A clausula XLVI do termo de contrato de 1910 (decreto n.º 7.704, de 2 de Dezembro de 1909), autorizava a Cia. Viação Ferrea Sapucaí a transferir á Cia. Mogiana de Estradas de Ferro a construção do prolongamento de Monte Belo (hoje Tuiutí) a S. Rita de Cassia, com ramal para a cidade de Passos e daí á margem do Rio Grande.

No dia 16 de Fevereiro de 1910, foi lavrada, no Rio de Janeiro, no cartorio do tabelião Evaristo Vale de Barros, a escritura de transferencia de direitos e obrigações que fez a Sapucaí á Mogiana. O Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara representou a Sapucaí e o Dr. José Manoel Lobo a Mogiana.

Logo após, a Mogiana iniciou os trabalhos de construção.

Com referencia á construção desse prolongamento, o Presidente da Cia. Rêde Sul Mineira escreveu em seu relatorio de 1910 :

"Para a construcção destas linhas mandava a clausula VII do decreto citado (7.704) que fosse depositado, por prestações nelle determinadas, o capital de 10.000:000$, cujos juros á razão de 5% sobre as quantias depositadas, e a amortização cumulativa de 1%, a partir de 1917, seriam deduzidos semestralmente do preço do arrendamento em beneficio da empreza arrendataria.

No accôrdo que fizemos com a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação foi estipulado que, embora entrando ella com os referidos 10.000:000$, a deducção do preço do arrendamento, pela fórma que acabamos de expôr, reverteria em nosso favor. Ambos os lados lucraram com esse accôrdo. A maior parte das linhas, cuja construcção transferimos á Mogyana, pertence á zona naturalmente tributaria a essa estrada. Pelo ajuste evitaram as duas emprezas desastrosa competencia para obter a respectiva producção por meio de uma lucta de tarifas impossivel e prejudicial".

LINHA DE MONTE BELO A S. RITA DE CASSIA

Estes estudos foram apresentados pela Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, cessionaria do prolongamento de Monte Belo a S. Rita de Cassia.

Os Decretos Federais n.º 8.187, de 1 de Setembro de 1910, e n.º 9.945, de 18 de Dezembro de 1912, aprovaram os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 8.277:484$354, das duas primeiras secções de Monte Belo a Muzambinho e de Muzambinho a Guaxupé, na extensão de 74kms,700, da linha de Monte Belo a Santa Rita de Cassia, pertencente á Rêde de Viação Sul Mineira.

O Decreto Federal n.º 8.273, de 6 de Outubro de 1910, aprovou os estudos relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo, da Rêde de Viação Sul Mineira, que constituia a 3.ª Secção da linha de Monte Belo a S. Rita de Cassia.

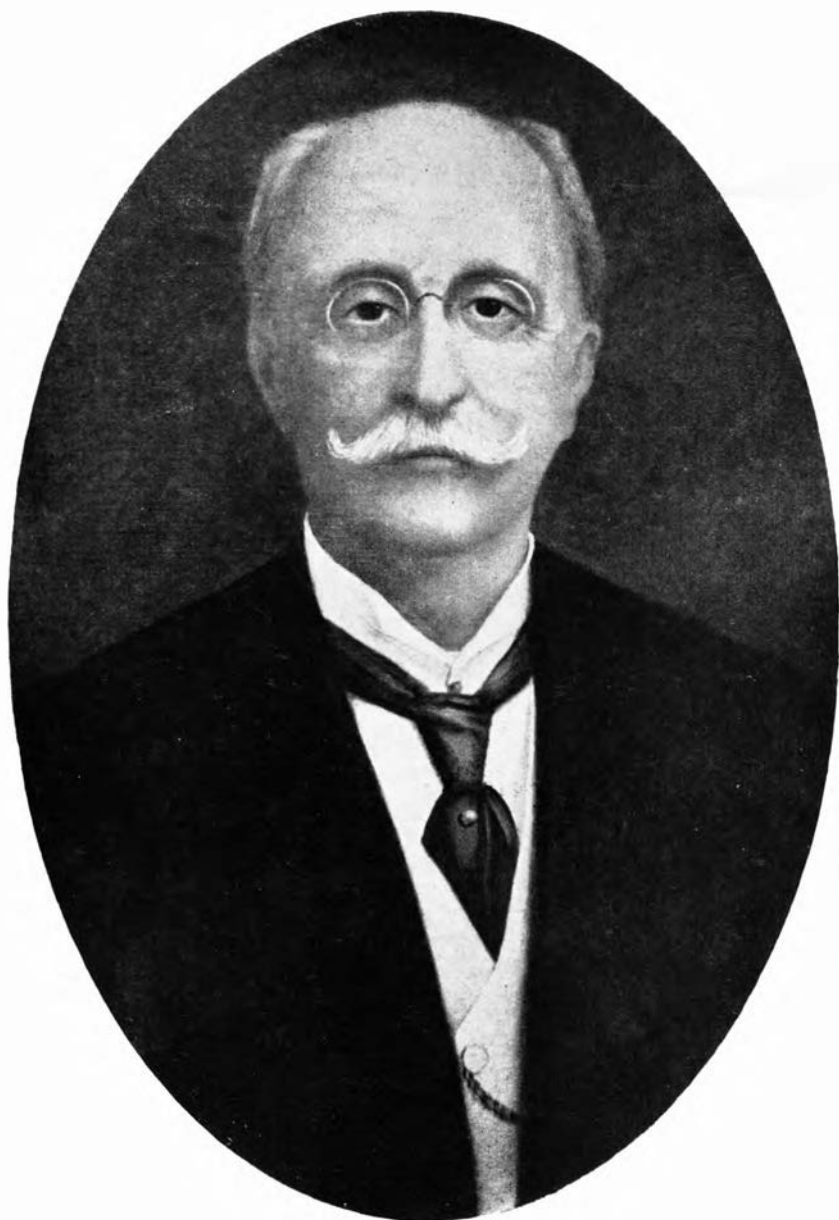
Extensão : — 46.340 metros
Orçamento : — Reduzido a 2.831:895$672.

O Decreto n.º 8.652, de 5 de Abril de 1911, aprovou os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia de 3.278:771$528, relativo ao trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraiso, que constituia a 4.ª Secção da linha de Monte Belo a S. Rita de Cassia, da Rêde de Viação Sul Mineira, na extensão de 54.300 metros.

O Decreto n.º 9.648, de 4 de Julho de 1912, aprovou os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 2.623:183$660, do trecho de S. Sebastião do Paraiso a S. Rita de Cassia, na extensão de 51.514 metros, da Rêde de Viação Sul Mineira.

IX

DE 1910 A 1920

Recordação do que foi feito pela Rêde Sul Mineira, em cada ano.

Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara,

que foi Presidente da Diretoria da antiga Sapucaí, de 1899 a 1910, e que continuou depois, até 1915, como Presidente da Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira

IX

DE 1910 a 1920

Recordação do que foi feito pela Nova Organização em cada ano

Como vimos atrás, foi no dia 5 de Fevereiro de 1910 que a Minas e Rio e a Muzambinho, com seus ramais de Alfenas e Campanha, foram entregues á Cia. Viação Ferrea Sapucaí, que, em 7 de Abril do mesmo ano, passou a denominar-se Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras "Rêde Sul Mineira".

Vamos recordar aqui o que foi feito pela nova organização, no ano de 1910 e nos subsequentes.

Durante alguns anos, notadamente nos três primeiros, os balanços anuais anunciaram saldos consoladores para quem apenas observava os algarismos, sem analizar a situação verdadeira da Estrada.

O fato veridico, porém, era que, se tivessem sido atendidas as grandes necessidades do seu trafego e do seu custeio, a Companhia jamais poderia apresentar saldos.

O pessoal, além de mal pago, era comprovadamente insuficiente e o serviço, com as imperfeições materiais, nunca poderia agradar, se não fossem, como não foram, invertidos na emprêsa arrendada grandes capitais.

A bôa vontade dos diretores da Companhia sempre foi notavel e digna de encomios, mas isso não bastava para levantar a moral abatida por circunstancias inevitaveis.

As condições do trafego eram sempre e cada vez peiores, embora os relatorios apresentassem saldos aparentemente confortadores para o publico.

Emquanto o Governo Federal concedia constantes prorrogações para a terminação dos ramais, as despêsas eram feitas com a maxima economia, apenas no que fosse suficiente para a não paralização do trafego.

Os dados e informações que se seguem foram colhidos dos relatorios apresentados pelos Diretores da Companhia ás Assembléas Gerais.

1 9 1 0

Em 31 de Maio, foi aberto ao trafego o trecho de Gaspar Lopes a Alfenas, com 7.567 metros, que já estava com os trilhos assentados pelo Governo Federal. Na mesma data, foram entregues, igualmente, ao trafego, 11.759 metros de linha construidos pela Companhia, de Baependí a Fazendinha (hoje Encruzilhada).

Da linha de Piranguinho a S. José do Paraiso, foram tambem abertos ao trafego 21.640 metros, entre Piranguinho e Vila Braz (hoje Brazopolis), em 9 de Novembro. A construção do resto dessa linha, de Vila Braz a S. José do Paraiso, com 23 quilometros, adiantou-se bastante nesse ano.

Adiantaram-se muito tambem os trabalhos de construção da linha de Fazendinha a Carvalhos.

Foram feitos e apresentados á aprovação do Governo Federal, em 1910, os estudos definitivos do Ramal de Três Corações a Lavras, com 88 quilometros ; de Alfenas a S. Antonio do Machado (hoje Machado), com 40; e de Campanha ao Rio Sapucaí, passando por S. Gonçalo, com 41kms,500.

(Este ultimo ramal, por emquanto, só vai até S. Gonçalo e tem 31 quilometros).

Iniciou-se, em Novembro, com duas lanchas a vapôr que, importadas, custaram 35:977$560, o trafego fluvial no Rio Sapucaí, a partir do Km. 237, onde foi edificada

a estação de "Porto Sapucaí", até o porto de "Paredes", com a extensão de 132 kms. Convém assinalar aqui que, logo nos primeiros mêses do ano seguinte, essa navegação já se extendia até o porto de "Cubatão", no Km. 160 do rio.

O encontro da receita geral com a despêsa demonstrou o saldo de 185:841$579, em 1910.

O Presidente da Companhia achou que já foi um resultado apreciavel, se atentarmos que a safra do café foi bastante deficiente nesse ano e ainda se considerarmos que a renda do trafego apenas foi computada por 11 mêses, pois as estradas arrendadas só foram entregues em 5 de Fevereiro.

A administração superior da Estrada era composta dos seguintes membros : — Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara — Presidente ; Dr. João Candido Murtinho e Dr. Americo Werneck — Diretores.

1 9 1 1

O encontro da receita geral com a despêsa demonstrou o saldo de 371:741$646.

A renda do trafego aumentou, sendo muito mais apreciavel que no ano anterior o movimento de passageiros, de animais e de mercadorias. A colheita do café, entretanto, continuou muito escassa.

No 2.° semestre, foi iniciada a construção do Ramal de Três Corações a Lavras.

A Administração superior da Estrada continuou a mesma.

O Decreto Federal n.° 8.908, de 16 de Agosto de 1911, aprovou os estudos definitivos e o orçamento do ramal de Três Corações a Lavras, na extensão de 86 quilometros, da Cia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira.

Orçamento : — 3.992:811$903.

O Decreto n.° 9.126, de 22 de Novembro de 1911, aprovou os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia de 325:070$119, do ultimo trecho de 6.492 metros, que, no Ramal de Lavras, vai do Km. 86 á estação de Lavras, da Estrada de Ferro Oéste de Minas.

1 9 1 2

Foram abertos ao trafego mais 13 quilometros, de Vila Braz a Cruzvera.

Foram substituidos trilhos de 20 quilos por metro corrente, por outros de 25 quilos, em 70 quilometros e 340 metros de linha.

Continuaram as obras da construção do Ramal de Três Corações a Lavras, sob a direção do Dr. Manoel Martins, engenheiro Chefe da repartição de construção da Companhia.

As despêsas do custeio, incluidas as da linha fluvial, elevaram-se, nesse ano, a 3.453:920$527.

Comparadas com a receita — 4.968:904$430 — fica a favor desta o saldo de .. 1.514:983$903.

Continuou inalteravel a Administração superior da Estrada.

1 9 1 3

Nesse ano, já a renda da exploração das estradas componentes da Rêde sobrepujou em quasi 50% a receita arrecadada no primeiro ano (1910), pois subiu a .... 5.514:676$828. O confronto dessa cifra com as despêsas do custeio — 4.386:332$086 — evidencia a favor da renda um saldo de 1.128:344$742.

As consequencias das chuvas torrenciais dos quatro primeiros mêses muito influiram sobre o aumento do custeio.

A porcentagem sobre a renda bruta do trafego, que coube ao Governo, de acôrdo com a Clausula VI do contrato de arrendamento, á razão de 16%, foi de 887:889$731.

A renda geral atingiu a 7.019:833$233 e a despêsa total elevou-se a 7.325:966$644, o que demonstra o "deficit" de 306:133$411. (Na renda geral foram incluidas todas as outras verbas da receita da Companhia, inclusive as rendas diversas, garantia de juros e subvenção pelo Governo de Minas para a construção do Ramal de Piranguinho a Paraisopolis; e na despêsa geral estão incluidos, além do custeio e das despêsas gerais, o serviço de juros e amortização de emprestimo e o preço do arrendamento).

O Decreto n.º 10.637, de 24 de Dezembro de 1913, aprovou os projetos e orçamentos, na importancia de 513:591$198, para modificação do traçado do Ramal de Três Corações a Lavras, entre as estacas 1.154 + 10 e 1.560 + 13.

O ramal de Piranguinho a Paraisopolis foi aberto ao trafego. As obras do Ramal de Lavras adiantaram-se muito.

Os trilhos do trecho de Cruzeiro a Passa Quatro foram substituidos por outros novos, de 35 quilos por metro corrente. Nas linhas de Passa Quatro a Soledade, de Soledade a Itajubá, de Soledade a Caxambú, de Baependí a Bueno Brandão e de Barra do Piraí a Ipiabas (Pandiá Calogeras), os trens já corriam sobre trilhos de 25 quilos.

Os serviços das linhas em trafego ficaram, desde 23 de Maio desse ano, sob a superintendencia geral do Engenheiro Alvaro Ribeiro de Almeida e Luz.

Continuou sem modificação a administração superior da Estrada.

1 9 1 4

A renda do trafego, orçada em 6.000:000$000, não deu mais do que 5.129:743$261.

A causa principal que determinou este fato foi a crise economica e financeira, surgida em Março em toda a nação, ainda agravada pela terrivel conflagração européa. O fechamento dos grandes portos consumidores, decorrente desse estado anormal, teria, fatalmente, de refletir os seus efeitos sobre a vida das emprêsas de transporte.

A rêde entrou em rigorosa economia, ás vezes com prejuizo de seus serviços. Essa economia, entretanto, não podia atingir á abstenção absoluta de gastos, porque a estrada estava ainda no periodo de reorganização.

Transcrevemos, abaixo, um trecho do relatorio desse ano, apresentado á assembléa geral dos Srs. Acionistas, pelo Presidente da Companhia, Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara :

> "Quando rebentou a guerra, nos convencemos de que economias, paralysação e adiamento de serviços, mesmo com sacrificio da renda futura, não seriam sufficientes. Cumpria que nos prevenissemos em tempo, não nos deixando surprehender pela realidade, da qual já não era licito duvidar. Dirigimo-nos aos representantes dos nossos credores na Europa, expondo-lhes francamente a situação difficil e transitoria que atravessamos, em virtude de factos alheios á nossa vontade e por sua natureza fóra de toda previsão, e lhes enviámos todos os dados comprobativos das nossas asserções.
>
> De posse destes dados e com pleno conhecimento dos factos, confiantes no futuro da empreza e certos de que essa situação era, por natureza, transitoria como os factos que a determinam, os representantes dos portadores de obrigações na Europa nos enviaram a proposta que tenho a satisfação de apresentar á vossa consideração e que, por vós aceita em seus termos geraes, será submettida á assembléa geral dos ditos obrigacionistas.
>
> Por esta proposta, os representantes dos portadores de obrigações, em consequencia da guerra européa e da crise financeira e economica no Brasil, concordam em que a amortização do nosso emprestimo de frs. 50.000.000 seja suspensa e que os juros sejam pagos durante quatro annos, a contar de 1 de janeiro de 1915, em titulos de "*funding*", vencendo os juros de 6% ao anno. A amortização desses titulos assim emittidos, será feita em dez annos, a começar em 1919, conforme o quadro annexo á proposta, e por conta da quota de amortização geral suspensa, que ficará assim deferida para o tempo que a Sociedade Civil representante dos portadores de obrigações julgar conveniente. A Companhia reserva-se, porém, o direito de antecipar a amortização dos titulos do *funding*, abreviando assim a entrada no regimen normal. A Companhia obriga-se, por seu lado, a destinar toda a sua renda liquida ao pagamento, nos termos indicados, do capital e juros dos titulos do *funding*, não podendo, portanto, distribuir dividendos, nem constituir reservas, emquanto a renda liquida social não attingir á somma necessaria áquelles pagamentos, ou á constituição de uma reserva extraordinaria, destinada a fazer face aos ditos pagamentos. A Companhia obriga-se mais a constituir, para o serviço ulterior normal dos juros e amortização do seu emprestimo de frs. 50.000.000, um fundo de reserva especial, que será formado pela deducção de 20% da renda liquida. Desde que esse fundo attinja á somma de frs. 5.000.000, a porcentagem annual de sua formação ficará reduzida a 8%.

Desejavam os representantes dos obrigacionistas que fosse a estes dada participação na administração da Companhia. Ora, sendo as sociedades anonymas instituições governadas, por assim dizer, pelo capital, e este representado por acções e obrigações (debentures), não seria sómente justo, mas até vantajosa essa participação, principalmente para aquellas emprezas cujo desenvolvimento e prosperidade podem ainda depender do capital estrangeiro. Infelizmente, a lei das sociedades anonymas, que está reclamando reforma neste como em muitos outros pontos, o não permitte.

Dentro, porém, dos moldes da lei, não parece difficil attender de modo indirecto, mas satisfactorio, esse desejo dos obrigacionistas, que aliás, corresponde ao nosso, porque assim lhes dariamos uma participação na responsabilidade pelos actos da gestão da Companhia.

Com esse *funding* fica a Companhia habilitada, ainda quando não melhorar, o que não é de esperar, a situação geral economica, a liquidar folgadamente todos os seus compromissos nos quatro annos de *funding*, e a entrar desassombrada em 1919 no regimen normal".

Veremos adiante que a convenção desse *funding*, foi realisada, em 1916, e cumprida depois, por intermedio dos Srs. Perier & Cia.

A linha de Bom Jardim a S. Vicente Ferrer, que ligava a nossa via ferrea á Oeste de Minas, foi entregue a esta e por ela aberta ao trafego em Junho de 1914.

O leito do Ramal de Lavras ficou concluido e já se assentavam os trilhos sobre ele.

A administração superior da Estrada sofreu uma modificação com a retirada do Dr. Americo Werneck, que renunciou ao cargo de Diretor em 31 de Dezembro.

Para preencher a vaga, a Companhia convidou o Dr. William Bourgain, que já exercia o cargo de Engenheiro-Chefe.

Esse Engenheiro, porém, teve de seguir para a Europa, onde foi para negociar a operação do *funding*.

Em 5 de Agosto de 1914, por portaria do Exmo. Sr. Ministro da Viação, foram aprovadas as bases de tarifas para vigorarem nas linhas da Rêde Sul Mineira, a que se refere o Decreto n.º 7.704, de 2 de Dezembro de 1909, e foi tambem tornado extensivo á mesma Estrada o Regulamento dos transportes e do telegrafo, aprovado pelo Decreto n.º 10.204, de 30 de Abril de 1913 e bem assim a classificação geral das mercadorias a que se refere o mesmo Decreto. (Diario Oficial de 13 de Agosto de 1914). O Regulamento dos transportes e do telegrafo já vigorava nas linhas de concessão federal das Cias. Paulista, Mogiana, Sorocabana e S. Paulo Railway.

TRECHO DE BOM JARDIM A S. VICENTE FERRER — Esse trecho foi construido pela Sapucaí (1909) e pela Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira (1910 a 1914), por conta do Governo Federal, para ligar a nossa via ferrea á Oeste de Minas.

Em seu relatorio de 1911, o Presidente da Cia., Dr. Joaquim Matoso, dizia que a linha de Bom Jardim a S. Vicente Ferrer, poderia já estar aberta ao trafego nessa época, com vantagem e economia para a Oeste e para a via ferrea de Goiás. E ressalta a curiosa anomalia que se notava na Oeste, de mercadorias que, de S. Vicente Ferrer, viajavam para trás 298 Kms. por via ferrea para alcançar a Central do Brasil em Sitio e daí ao porto do Rio de Janeiro (364 Kms.), num total de 662 Kms. O caminho natural de S. Vicente ao Rio, via Bom Jardim — Barra do Piraí, é apenas de 311 quilometros.

Apesar das dificuldades apresentadas pela Oeste, por conta de quem estávamos construindo o trecho Bom Jardim — S. Vicente, foram assentados, em 1911, os trilhos de Bom Jardim até a ponte do Rio Grande; daí até S. Vicente, a linha estava, nesse ano, em condições de receber trilhos.

Em 1912, ativaram-se os trabalhos de assentamento de trilhos, por turmas duplas, de Bom Jardim para S. Vicente e de S. Vicente para Bom Jardim ; e em Junho de 1914 todo o trecho foi aberto ao trafego.

1915

No dia 16 de Outubro, foi empossada a Diretoria eleita para o trienio de 1915 a 1918, composta dos Srs. Manoel Tomaz de Carvalho Brito, Presidente ; José Carneiro de Rezende e Armenio Gonçalves Fontes, Diretores.

Dr. Manoel Tomaz de Carvalho Brito,

que foi Presidente da antiga Companhia, em 1915 - 1916.

No dia 9 de Julho de 1915, foi celebrado o acôrdo para o serviço de trafego mutuo provisorio da Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira com a Estrada de Ferro Oeste de Minas.

1 9 1 6

No dia 25 de Fevereiro, o Dr. Manoel Tomaz de Carvalho Brito renunciou ao cargo de Presidente e o Dr. José Carneiro de Rezende o de Diretor. Para seus substitutos, foram eleitos pela Assembléa Geral extraordinaria de 29 do mesmo mês e ano, os Drs. Juscelino Barbosa, Presidente, e Artur Ferreira de Melo, Diretor.

Em Setembro de 1916, a Companhia realisou com os debenturistas estrangeiros a convenção do *funding*. Essa convenção foi aprovada pela assembléa geral extraordinaria realizada no dia 30 de Setembro e cumprida, depois, pelos banqueiros Srs. Perier & Cia., de Paris.

E' oportuno lembrar aqui que no dia 8 de Outubro de 1918, a Diretoria reunida, tendo em vista a delegação dos poderes concedidos pela Assembléa Geral extraordinaria de 3 de Janeiro do mesmo ano, deu ao Diretor Geral autorização para, em nome da Companhia, assinar com esses banqueiros, pelo seu representante, o contrato de emprestimo até 6.000.000 de francos, juros anuais de 8% acrescidos da comissão trimestral de ¼ % com a garantia do adicional de 20% sobre as tarifas da Estrada.

As obras do Ramal de Lavras continuaram paralizadas, pela dificuldade de se obter material para a sua conclusão.

A extensão das linhas não sofreu alteração, continuando ser de 1.100, kmts. 238.

OFICINAS MODELO DE PASSA QUATRO — O projeto e orçamento das Oficinas-modelo, em Passa Quatro, de que trata a clausula VII do contrato de 2 de Janeiro de 1910 foram aprovados pelo Governo Federal, por decreto n º 12.114, de 28 de Junho de 1916,

Em 25 de Julho do mesmo ano, a Companhia contratou com a firma Sampaio Corrêa & Cia, a construção dessas Oficinas, que foi iniciada em 20 de Agosto.

Mais tarde os trabalhos foram suspensos e foi paga ao London & Brazilian Bank, cessionario de Sampaio Corrêa & Cia., a quantia de 130:000$000, pela qual foram ajustadas as obras ali construidas, conforme escritura de rescisão de contrato, de 18 de Agosto de 1920, em notas do tabelião Alencourt Fonseca, do Rio, livro 36, fls. 40.

Não foi pelos contratantes dada execução á construção dessas Oficinas, que, em virtude do disposto na escritura de 25 de Julho de 1916, deveriam começar a funcionar no dia 28 de Junho de 1918.

Na ocasião da liquidação da Companhia, essas obras feitas, que por sinal se acham abandonadas até hoje, foram entregues ao Governo do Estado de Minas, por ..... 50:000$000, por conta da sua divida.

A renda geral da Companhia, em 1916, foi de 5.372:125$911 e a despêsa de.... 8.128:550$413, tendo havido, portanto, um grande "deficit" de 2.756:424$502.

No dia 28 de Junho de 1916 foi concedida a exoneração pedida pelo Inspetor Geral' Sr. Alvaro Ribeiro de Almeida e Luz.

1 9 1 7

Em 10 de Abril, o Dr. Juscelino Barbosa apresentou sua renuncia do cargo que vinha exercendo.

Interinamente assumiu a Presidencia o então Diretor, Sr. Armenio Gonçalves Fontes, que, em 11 de Maio foi, pela Assembléa Geral extraordinaria, eleito definitivamente para aquele cargo.

Para a vaga aberta com essa eleição, foi convidado o acionista Dr. William Bourgain.

Em 27 de Março de 1917, foi concedida a demissão que pediu, do cargo de Inspetor Geral, o Sr. Dr. Alfredo Sauerbronn de Azevedo Magalhães. Nesse mesmo dia ficou resolvida, para esse logar, a nomeação do Dr. Horacio Antonio da Costa.

A receita total do trafego, em 1917, foi de 4.957:079$385 e as despêsas do custeio foram de 4.308:767$462.

Até 31 de Dezembro, existiam 2.002 quilometros de linha telegráfica, servida por 105 aparelhos "Morse", auxiliados por 23 aparelhos telefonicos.

1 9 1 8

A receita total do trafego foi de 5. 325:616$108 e as despêsas do custeio foram de 3.567:888$804. Nesta ultima parcela devem ser acrescentados 1.521:376$884, referentes a reparação de locomotivas e vagões, substituição de dormentes, grampos, tire-fonds, parafusos e talas de junção.

No dia 13 de Março de 1918, tomou posse a nova Diretoria, composta dos Srs. Dr. Alberto Alvares, Diretor Geral, e Armenio Gonçalves Fontes e Dr. William Bourgain, Diretores, a qual havia sido eleita na Assembléa Geral extraordinaria do dia 12 de Março para o periodo administrativo a contar dessa data até 12 de Março de 1923.

No dia 30 de Junho desse ano, foi inaugurado o primeiro trecho do ramal de Lavras, compreendido entre Três Corações e Carmo da Cachoeira, numa extensão de 41kms,562.

Em 1918, eram as seguintes as extensões em trafego das linhas ferreas da Estrada:

Tronco : de Cruzeiro a Tuiutí	360,Kms.435
Sapucaí: (1.r secção) Soledade a Sapucaí . .	269, 529
Sapucaí : (2.a Secção) Soledade a Passa Três	324, 728
Ramal de Campanha	85, 970
" " Alfenas	7, 578
" " Paraisopolis	51, 998
" " Três Corações a Lavras (até C. Cachoeira) . .	41, 562
Soma	1.141,Kms.800

Em principios de Setembro de 1918, foi transferida a Contadoria, que funcionava no Rio, para os escritorios em Cruzeiro. Esta medida foi de grande alcance para a Estrada, porque, sendo o fim principal dessa Repartição a fiscalização das rendas, era sem duvida, de todo interêsse que ela funcionasse, como funciona ainda hoje, junto das linhas da Estrada, em contacto com os serviços do trafego.

1 9 1 9

O Sr. Armenio Gonçalves Fontes, no dia 31 de Julho desse ano, renunciou ao cargo de Diretor da Estrada. Para substituí-lo, foi designado, na forma dos Estatutos, o acionista Sr. Renaud Lage.

A receita total da Companhia, em 1919, elevou-se a 7.019:293$763 e a despêsa foi de 5.063:433$507, havendo, pois, um saldo de 1.955:860$256.

Diante da sensivel elevação de preços dos generos de primeira necessidade, a Diretoria da Estrada instalou em Junho de 1929, uma "Cooperativa", que funcionou regularmente até 29 de Março de 1922. Esse melhoramento veio trazer grandes e reais beneficios aos operarios e em geral a todos os empregados da Rêde. Na data citada (29/3/922), esse armazem passou o seu acervo para a atual "Associação Beneficente e Cooperativa dos Empregados da Estrada de Ferro Sul de Minas".

1 9 2 0

No dia 26 de Novembro desse ano, presentes o Diretor Geral, Dr. Alberto Alvares, e o Diretor Dr. William Bourgain, foi o Dr. José Carneiro de Rezende empossado no cargo de Diretor, para o qual foi eleito, na mesma data, pela assembléa geral extraordinaria, que resolveu considerar extinto o mandato do Sr. Renaud Lage.

Dr. Armenio Gonçalves Fontes,

que foi Presidente da antiga Companhia, em 1917 - 1918.

X

A CRISE DOS TRANSPORTES DEPOIS DA GRANDE GUERRA

X

A Crise dos Transportes depois da Grande Guerra

Depois da Grande Guerra, uma forte crise de transportes invadiu a todas as estradas de ferro do país. Naturalmente, a ausencia de importação de material rodante e fixo, durante os quatro anos da Guerra, veio trazer as dificuldades do trafego, que se tornou muito irregular e pouco seguro.

As companhias particulares tambem sofreram a crise financeira, pela insuficiencia das rendas, de modo que a situação do país ficou quasi estacionaria.

O Exmo. Sr. Ministro da Viação, Dr. Pires do Rio, para acudir ás estradas de propriedade e administração do Governo Federal, conseguiu um credito de Rs. .... 50.000:000$000, que foram empregados na compra de carros, locomotivas e trilhos para a Central do Brasil,Noroeste do Brasil e Oeste de Minas.

As estradas federais arrendadas, no Rio Grande do Sul e em Minas, foram resgatadas e entregues por arrendamento aos proprios Governos dos referidos Estados, por que eles estavam em condições financeiras de levantar recursos para as despêsas necessarias ás linhas que os serviam.

Cada Estado, olhando mais de perto os seus proprios interesses póde realmente, tomar conta das ferrovias de seu territorio, com mais vantagem do que o Governo Federal, absorvido nos complexos e importantes, problemas de vitalidade nacional.

Assim, como veremos adiante, a rêde Sul Mineira foi arrendada ao Estado de Minas.

XI

RESCISÃO DO CONTRATO DE 1910

a) Demarches para a rescisão do contrato de 1910.

b) Rescisão do contrato de 1910 - em 1920.

XI

Rescisão do Contrato de 1910

a) Demarches para a rescisão do contrato de 1910.
b) Rescisão do contrato de 1910, em 1920.

a) DEMARCHES PARA A RESCISÃO DO CONTRATO DE 1910

Na Assembléa de 5 de Novembro de 1918, o Dr. Alberto Alvares expoz aos Srs. acionistas a situação de dificuldades que atravessava a Companhia, acrescentando que esse assunto demandava serios estudos e pronta solução. Mandou ler aos Srs. acionistas o texto do contrato firmado em nome da Companhia, com o Governo mineiro, em 1.º de Maio de 1918, para regularizar a divida da Estrada para com aquele Estado. Salientou o beneficio conseguido pela Companhia com esse contrato.

Em seguida, expoz aos Srs. acionistas os motivos pelos quais julgava de inadiavel necessidade que a Companhia pleiteasse junto ao Governo Federal a revisão do contrato de 2 de Janeiro de 1910, cujos encargos pesavam sobremodo. Para tratar desse assunto, pedia á Assembléa a necessaria autorização, que lhe foi concedida por unanimidade de votos.

A Assembléa Geral extraordinaria de 30 de Abril de 1919 confirmou essa autorização, investindo a Diretoria de amplos poderes para revêr com o Governo Federal aquele contrato, bem como promover a execução de qualquer clausula do mesmo, podendo praticar todos os atos e assumir os compromissos convenientes, inclusive a desistencia de quaisquer direitos do contrato.

A Assembléa Geral extraordinaria de 31 de Julho de 1919 foi convocada para tomar conhecimento do estado das negociações com o Governo Federal, para a revisão do contrato de 2 de Janeiro de 1910 e encampação da secção de Baependí a Passa Três. O Dr. Alberto, em longo relatorio, expoz o andamento das negociações entaboladas, acrescentando, porém, que estas não haviam ainda chegado a um termo.

A Assembléa de 3 de Novembro de 1920 aprovou a proposta do Sr. Bento Ferraz,pela qual a Diretoria ficava autorizada a revêr e novar os contratos em vigôr e a regular e liquidar compromissos financeiros da Companhia, podendo, para isso, praticar os atos necessarios, inclusive antecipar a reversão de que tratam as clausulas IV e LIV do contrato de 2 de Janeiro de 1910 e alienar o Ramal de Paraisopolis e as obras de terraplenagem e outras já existentes no trecho de Carmo da Cachoeira a Lavras.

b) RESCISÃO DO CONTRATO DE 1910 — EM 1920

Este assunto foi encaminhado com grande rapidez e, em 31 de Dezembro de 1920, o Decreto Federal n.º 14.598 A, veio rescindir o contrato de 2 de Janeiro de 1910.

Transcrevemos, a seguir, este Decreto :

"DECRETO N.º 14.598 A — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1920

Resolve rescindir o contracto de 2 de Janeiro de 1910, celebrado de accôrdo com o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, entre a União e a antiga Companhia Viação Ferrea Sapucahy, e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, com o fim de melhorar as condições geraes de conservação das estradas e as do serviço de trafego da rêde de viação ferrea sul mineira, autorizado pelo dis-

posto no art. 53, ns. VII, XXVI e XLV, da lei n. 3.991, de 5 de janeiro do corrente anno, resolve rescindir o contracto de 2 de janeiro de 1910, celebrado de accôrdo com o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, entre a União e a Companhia de Estrada de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira; encampar e incorporar immediatamente ao dominio federal a Estrada de Ferro Sapucahy, de Passa Três, no Estado do Rio de Janeiro, ao rio Eleuterio, nas divisas de Minas e S. Paulo ; bem como incorporar ao mesmo dominio o ramal de Piranguinho a Paraisopolis, observadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas, para a celebração do termo de accôrdo, autorizado por este decreto, e que será celebrado na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, entre o Governo Federal, de uma parte, e da outra, o Governo do Estado de Minas Geraes, a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira e a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.

Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1920, 99.º da Independencia e 32.º da Republica.

Epitacio Pessoa
J. Pires do Rio
Homero Baptista".

O termo de rescisão do contrato de 2 de janeiro de 1910, a que se refere este Decreto n.º 14.598 A, foi lavrado no dia 11 de janeiro de 1921.

Ei-lo :

"TERMO DE RESCISÃO DO CONTRACTO DE 2 DE JANEIRO DE 1910, CELEBRADO DE ACCORDO COM O DECRETO N. 7.704, DE 2 DE DEZEMBRO DE 1909, ENTRE A UNIÃO E A ANTIGA COMPANHIA VIAÇÃO FERREA SAPUCAHY.

Aos 11 dias do mez de Janeiro de 1921, presentes nesta Secretaria de Estado os senhores doutores José Pires do Rio e Homero Baptista, Ministros de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas e dos da Fazenda, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, José Carneiro de Rezende, representante do Governo do Estado de Minas Geraes, Alberto Alvares, presidente da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira e Luiz Arthur Lopes, representante da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, conforme procurações exhibidas, que ficam archivadas nesta Secretaria de Estado, entre si accordaram, de conformidade com o decreto n. 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920, baseado no dispositivo do art. 53, ns. VII, XXVI e XLV, da lei n. 3.991, de 5 de janeiro de 1920, rescindir o contracto de 2 de janeiro de 1910, celebrado de accordo com o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, entre a União e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, encampar e incorporar immediatamente ao dominio federal a Estrada de Ferro Sapucahy, de Passa Tres, no Estado do Rio de Janeiro, ao rio Eleuterio, nas divisas de Minas e São Paulo, bem como incorporar ao mesmo dominio o ramal de Piranguinho a Paraisopolis, mediante as seguintes clausulas approvadas tambem pelo supramencionado decreto n. 14.598-A, de 31 de dezembro do anno proximo findo :

I

O Governo do Estado de Minas Geraes diligenciará no sentido de ser dissolvida ou liquidada a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, dentro do praso de noventa dias, que poderá ser prorogado em caso de força maior, a juizo do Governo da União.

Dada a liquidação ou dissolução, ficará rescindido o contracto de 2 de janeiro de 1910, firmado entre a União e a Companhia, sendo então transferido ao Estado de Minas Geraes, mediante o devido termo de ajuste, o arrendamento das seguintes linhas :

a) — linha tronco, de Cruzeiro a Tuyuty e ramaes de Campanha, de Alfenas e de Tres Corações a Carmo da Cachoeira, com 495 kilometros;

b) — a Estrada de Ferro Sapucahy, de Passa Tres, no Estado do Rio de Janeiro, ao rio Eleuterio, nas divisas de Minas Geraes com S. Paulo, com 595 kilometros ;

c) — o ramal de Piranguinho a Paraisopolis, com 52 kilometros.

§ 1.° — A Estrada mencionada na lettra *b*, e que deveria reverter ao dominio da União em 31 de dezembro de 1970, reverte desde já ao alludido dominio, ao qual fica igualmente incorporado o ramal constante da lettra *c*.

§ 2.° — A conclusão do ramal de Lavras, na parte comprehendida entre esta cidade e a estação de Carmo da Cachoeira, ficará dependendo do regimen que se adopte no accordo que fôr devidamente firmado entre o Governo da União e o Estado de Minas Geraes.

II

O praso do arrendamento terminará em 31 de Dezembro de 1950.

III

Fica subsistindo provisoriamente o contracto de 2 de janeiro de 1910 até a transferencia do arrendamento ao Estado de Minas Geraes, que, desde já, se responsabilisa pela completa observancia do alludido contracto.

IV

A partir da data em que o Estado de Minas Geraes assumir, como arrendatario, a administração das Estradas, o preço do arrendamento será de metade da renda liquida proveniente do trafego da rêde acima descripta, pago por semestre vencido, até 30 dias depois da tomada de contas por parte da União.

Considera-se como renda liquida a differença entre a receita e as despezas de custeio, uma e outra definidas nos termos do contracto opportunamente firmado com o Governo do Estado de Minas Geraes.

V

O Estado de Minas Geraes se obriga a realisar, dentro do praso de tres annos e de accordo com o Governo da União, os melhoramentos necessarios nas linhas arrendadas e suas dependencias e a acquisição de material rodante, dispendendo, para isso, em média, até a quantia de quatorze contos de réis por kilometro de toda a rêde considerada na clausula I.

VI

A União entregará ao Thesouro do Estado de Minas Geraes trinta e nove mil e seiscentas e oitenta e cinco apolices da divida publica nacional, no valor nominal de um conto de réis cada uma, juros de cinco por cento ao anno, para indemnizar a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, do preço da reversão immediata ao dominio federal da Estrada de Ferro Sapucahy e da incorporação ao mesmo, do ramal de Piranguinho a Paraisopolis (Cl. I, lettras *b* e *c*).

VII

O Estado de Minas Geraes se responsabilisará pela applicação das apolices referidas na clausula anterior aos seguintes fins exclusivos :

a) — resgate da divida externa da mesma Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, nas bases do ajuste feito com os credores extrangeiros, e no valor de cerca de francos 75.000.000;

b) — pagamento das dividas internas existentes, devidamente reconhecidas, no valor approximado de 12.000:000$000 ;

c) — realização de parte das obras de reparação das linhas das estradas arrendadas e acquisição de material rodante a que se refere a clausula V.

VIII

No caso do Governo de Minas Geraes não conseguir, dentro do praso estipulado, a dissolução ou liquidação de que trata a clausula I, restituirá immediatamente ao Thesouro Nacional as apolices recebidas, de que trata a clausula VI.

IX

A Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira desiste de todas as reclamações presentes e futuras, por ella avaliadas em cerca de 4.000:000$000 originadas de quaesquer actos do Governo da União ou facto dahi decorrentes, em que tenha a Companhia assentado base para qualquer acção judicial já intentada ou por intentar contra a União.

X

A Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira desiste do direito de receber as annuidades de 600:000$000 provenientes do deposito de 10.000:000$000, a que se refere a clausula VII do contracto de 2 de janeiro de 1910, combinada com as disposições da escriptura de transferencia de direitos e obrigações celebrados entre a Companhia Viação Ferrea Sapucahy e a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, em 16 de fevereiro de 1910, ficando então aquella Companhia isenta da obrigação de pagar á União as quotas de arrendamento relativas ás estradas descriptas no n. III, lettras *a* e *b*, clausula I do alludido contracto de 2 de janeiro de 1910 e decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909.

XI

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, observado o disposto na clausula anterior, fica desligada das relações e exonerada das obrigações contractuaes que a prendem á Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, e receberá o saldo existente no Banco do Brazil, do deposito por ella feito e a que se refere o decreto n. 12.114, de 28 de Junho de 1916. Por meio de contracto á parte a dita Companhia Mogyana ajustará com o Governo da União a revisão das disposições do contracto de 2 de janeiro de 1910, que lhe dizem respeito.

XII

A Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, fica obrigada a prestar as contas rigorosas pelo regimen do contracto de 2 de janeiro de 1910, até o ultimo dia de permanencia da sua administração na rêde. No processo dessa tomada de contas final serão liquidados todos os recolhimentos em atrazo, no valor de réis 18:599$628, até 30 de junho do corrente anno, e mais o que fôr opportunamente apurado, devido á tolerancia contida no aviso n. 130-V-2.ª, de 11 de junho de 1918.

XIII

Os prasos constantes das clausulas anteriores poderão ser prorogados pelo Governo da União.

XIV

As tarifas actualmente em vigor serão revistas dentro do praso de 90 dias a contar da data em que o Estado de Minas Geraes ficar com o arrendamento e depois com intervallos nunca superiores a tres annos. Para firmeza de tudo, mandaram os Snrs. Ministros, lavrar este termo que, depois de lido e por todos achado conforme, assignam com as partes contractantes acima mencionadas, com as testemunhas, os terceiros officiaes, José Ferreira de Araujo e Agostinho Ornellas de Souza, e commigo Arthur Leal

Nabuco de Araujo, 1.º official que o escrevi. Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, 11 de Janeiro de 1921.

JOSE PIRES DO RIO
HOMERO BAPTISTA
JOSE CARNEIRO REZENDE
ALBERTO ALVARES
LUIZ ARTHUR LOPES
JOSÉ FERREIRA DE ARAUJO
AGOSTINHO ORNELLAS DE SOUZA
ARTHUR LEAL NABUCO DE ARAUJO.

Confere, A. Ornellas de Souza, 3.º official.

Visto, J. B. Macedo Junior, director de secção interino".

"Em additamento ao termo acima mencionado, (publicado no Diario Official de 16 de janeiro do mesmo anno), foi lavrado outro termo, aos 21 desse mesmo mez, (publicado no Diario Official do dia 23), no qual as partes contractantes accordaram na seguinte clausula complementar :

XV

A despeza com a indemnização do preço da reversão immediata ao dominio federal da Estrada de Ferro Sapucahy e da incorporação ao mesmo do ramal de Piranguinho a Paraisopolis, conforme o estipulado na clausula VI, do mesmo termo de rescisão, deverá correr pelo credito de 39.685:000$000, aberto a este Ministerio da Viação e Obras Publicas, pelo decreto n. 14.627, de 14 do corrente mez."

Em sessão de 18 de fevereiro de 1921 o Tribunal de Contas ordenou o registro do contrato.

XII

A DISSOLUÇÃO DA COMPANHIA

a) A dissolução da Companhia.
b) O contrato de dação.
c) O balanço da Companhia.

XII

A Dissolução da Companhia

a) A dissolução da Companhia
b) O contrato de dação
c) O balanço da Companhia.

a) — A DISSOLUÇÃO DA COMPANHIA

A Assembléa geral extraordinaria, de 4 de Abril de 1921, da Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras — "Rêde Sul Mineira", deliberou a dissolução da Companhia. Esta foi dissolvida amigavelmente, na forma preceituada em lei.

Os liquidantes, Drs. J. Carneiro de Rezende e Alberto Alvares, apresentaram á assembléa geral extraordinaria de 25 de Setembro do mesmo ano o seguinte relatorio :

"SRS. ACCIONISTAS.

De conformidade com o mandato que nos foi outorgado na assembléa geral extraordinaria de 4 de abril deste anno, vimos apresentar-vos e submetter ao vosso exame e approvação, com o presente relatorio, as contas relativas á liquidação da Companhia, dissolvida por deliberação daquella mesma assembléa.

Si estas contas e este relatorio já vos não foram apresentados em menor praso, isto se deve, não sómente á propria complexidade das questões que se prendem ao exercicio do nosso mandato, como, em grande parte, ás constantes difficuldades e grandes embaraços sempre oppostos pelas repartições publicas e federaes com que tivemos de tratar, nesta Capital.

Como sabeis, nos termos de auctorização da assembléa geral extraordinaria de 3 de novembro do anno passado, e de accôrdo com o decreto federal n. 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920, foi assignado, em 11 de janeiro deste anno, o termo de rescisão do contracto de 2 de janeiro de 1910, tendo sido encampados e encorporados ao dominio da União as linhas ferreas, em trafego, de propriedade da Companhia, e o ramal de Piranguinho a Paraisopolis, por 39.685 apolices da divida publica nacional, valor nominal de 1:000$000 cada uma, juros de 5% ao anno.

Dessas apolices, foram 25.376 pagas aos credores extrangeiros, para resgate de toda a divida externa, proveniente do emprestimo de 1910, do contracto de *funding* de 1916 e dos compromissos para com os banqueiros Bauer, Marchal & Cia., successores de Perier & Cia., tudo como consta da escriptura de 11 de maio deste anno, passada em livro de notas do tabellião Fonseca Hermes, e segundo os ajustes anteriormente feitos e approvados pela assembléa de 4 de abril deste anno.

Para amortização da divida do Banco do Brasil foram pagas 2.222 apolices, que o dito Banco recebeu á razão de 830$000 cada uma, restando, portanto, 12.087 apolices, que foram, nesta data, transferidas ao Estado de Minas, á razão de 900$000 cada uma, a titulo de amortização do debito da Companhia para com o mesmo Estado.

Ao mesmo Estado e para o mesmo fim acima alludido, foram pagos:

Immoveis especificados na escriptura de dação em pagamento, de 31 do mez passado, lavrada em livro de notas do tabellião Ferraz, de Bello Horizonte	2.752:461$277
Pagos, por sua conta e ordem, á Companhia Brasileira Manganez "Santa Mathilde", por duas locomotivas Mallet	250:000$000
Despezas de transporte das mesmas locomotivas . .	3:551$537
Pagos a Richard Meyer, por sua conta e ordem, preço de uma locomotiva posta na Alfandega do Rio de Janeiro	80:000$000
Despesas de direitos alfandegarios da dita locomotiva	26:000$000
Pagos por sua conta e ordem a Richard Meyer, primeira prestação do preço de cinco locomotivas adquiridas na Allemanha	265:825$000
Pagos por sua conta e ordem a Alexandre Bernardes, por 15.600 dormentes	46:800$000
Madeira e ferro guza para construcção de carros . .	86:903$799
Pagos por sua conta e ordem á Companhia Brasil Industrial, preço de 496 folhas de ferro galvanizado, para construcção de vagões	19:920$000
	3.531:461$613

Ao mesmo Estado de Minas foram ainda attribuidos os seguintes valores, para serem descontados do debito da Companhia:

Importancias devidas á Companhia pela União, de transportes por esta feitos á requisição da mesma, conforme contas já entregues até 31 de Março de 1921	186:877$650
382 debentures da Companhia Brasileira de Tramways, Luz e Força, do valor nominal de 200$000 .	76:400$000
10 apolices de valor nominal de 1:000$000, em carteira	10:000$000
6 ditas no valor nominal de 200$000 em carteira .	1:200$000
200 apolices do valor nominal de 1:000$000, caucionadas no Thezouro Nacional para garantia do contracto de 1910	200:000$00
2 vapores da linha fluvial do rio Sapucahy	72:000$000
Renda proveniente dos alugueis do predio n. 113 da rua Uruguayana, de 1.º de outubro de 1921 a setembro de 1926	10:775$600
Renda dos alugueis do predio n. 71 da rua da Constituição, de 1.º de outubro de 1921 a junho de 1923 .	4:200$000
A rehaver da União, de imposto de renda pago pela escriptura de quitação da divida externa de 11 de maio deste anno	42:175$093
A receber da União de juros de 216 apolices, sendo 210 de 1:000$000 e 6 de 200$000, de 1.º de julho de 1920 a 20 de setembro de 1921	10:620$133
A receber da Companhia Brasileira de Tramways, Luz e Força, de juros de 382 debentures, de 1.º de maio a 20 de setembro deste anno	2:306$431
A receber da União, de juros de 12.087 apolices da encampação, transferidas nesta data ao Estado, a contar de 1.º de janeiro a 20 de setembro do corrente anno	439:846$250
A receber do Banco do Brasil, de juros de 2.222 apolices, de 1.º de janeiro a 11 de maio deste anno . .	40:428$055
Somma	4.628:290$825

que, addicionados á importancia de 10.878:300$000, valor das 12.087 apolices a 900$000, anteriormente referidas, fazem o total de 15.506:590$825, representando a somma dos valores nesta data attribuidos ao Estado de Minas para amortização da divida da Companhia.

Conforme consta do termo do contracto celebrado entre a Companhia e o Estado de Minas Geraes em 12 de fevereiro deste anno, a divida passiva da Companhia ao dito Estado, no valor de 27.315:433$356, foi reduzida para 19.000:000$000, cuja obrigação de pagamento a Companhia confessou no dito termo, approvado pela assembléa geral extraordinaria de 4 de abril deste anno.

A esta importancia devemos accrescentar a de 2.769:163$032, valor, até esta data, da divida da Companhia ao Banco do Brasil, cuja responsabilidade é transferida ao Estado de Minas, elevando-se, assim, a ... 21.769:163$032 o titulo creditorio de Minas. Dessa importancia, descontando-se 15.506:590$825, que, conforme está exposto anteriormente, lhe foram consignados, e mais a somma de 850:000$000, que tambem lhe é attribuida e proveniente das quantias em que são computados o saldo do material do almoxarifado e o da renda liquida da Companhia até 2 de Outubro proximo, bem como o valor do material e obras dos edificios que se destinavam ás officinas de reparação, em Passa Quatro, restam ainda .. 5.412:572$207, que representam, nesta data, o saldo credor do Estado de Minas Geraes perante esta Companhia, sem falar da quota de arrendamento, devida á União, de 1.º de Janeiro a 2 de outubro deste anno, segundo o que se apurar na respectiva tomada de contas, pela qual quota se responsabiliza o Estado de Minas.

Como vêdes, não haverá, infelizmente, nenhum saldo a ser partilhado entre os accionistas da Companhia. E' uma consequencia natural da sua penosa situação financeira, da qual já tivestes conhecimento nas assembléas anteriores.

Não tendo, até esta data, sido possivel a assignatura das escripturas de transferencia do ramal de Piranguinho a Paraisopolis á União, achamos conveniente que fiquem os liquidantes auctorizados a dar procuração ao Estado de Minas, afim de que este, por parte da extincta Companhia, assigne a alludida escriptura, ou outra qualquer que fôr necessaria.

Rio, 20 de setembro de 1921

J. Carneiro de Rezende
Alberto Alvares".

Foi o seguinte o Parecer do Conselho Fiscal :

"Ao Conselho Fiscal, no exercicio das attribuições que lhe confere o art. 164, n. 1, do dec. n. 434, de 4 de Julho de 1891, foram presentes o relatorio e contas relativas á liquidação da Companhia, assignado pelos srs. liquidantes, eleitos na assembléa geral de 4 de abril deste anno, em que aquella foi amigavelmente dissolvida na forma preceituada em lei.

Esse relatorio e as ditas contas, depois de detido e minucioso exame, dão ao Conselho Fiscal a convicção de que não podiam ser maiores nem mais efficientes os esforços empregados pelos dignos liquidantes no sentido de encaminhar e levar a bom termo a mesma liquidação.

Como tudo bem se esclarece no referido relatorio, fica encerrado o periodo da liquidação sem que fosse possivel a existencia de saldo a ser partilhado entre os srs. accionistas da Companhia.

E', pois, de parecer que seja o mesmo approvado e bem assim as respectivas contas.

Rio de Janeiro, 22 de Setembro de 1921.

Bento Ribeiro Ferraz
Januario A. Marques da Cunha
Arthur Ferreira de Mello".

Tanto o Relatorio como o Parecer foram aprovados em Assembléa geral extraordinaria realizada no dia 3 de outubro de 1921.

b) — O CONTRATO DE DAÇÃO

Transcrevemos, a seguir, o contrato de dação, em pagamento, lavrado no dia 20 de Setembro de 1921, estando a Companhia representada pelos Srs. Drs. Alberto Al-

vares e José Carneiro de Rezende e o Estado de Minas representado pelo Dr. Fernando de Melo Viana :

"Aos vinte de Setembro de mil novecentos e vinte e um, nesta cidade do Rio de Janeiro, á rua da Constituição numero setenta e um, na séde da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, ás treze horas, compareceram os doutores Alberto Alvares e José Carneiro de Rezende, liquidantes da Companhia acima referida, e o doutor Fernando Mello Vianna, representante do Estado de Minas Geraes, sendo entre a dita Companhia e Estado, representados como dito ficou, accordado o seguinte :

1.ª

A Companhia referida se reconhece devedora ao Estado de Minas da quantia de dezenove mil contos (19.000:000$000), conforme o ajuste de doze de fevereiro deste anno, e da quantia de dois mil setecentos e sessenta e nove contos cento e sessenta e tres mil e trinta e dois réis (2.769:163$032), valor da divida da Companhia ao Banco do Brasil, cuja responsabilidade o mesmo Estado de Minas assume, perfazendo estas duas parcellas a quantia de vinte e um mil setecentos e sessenta e nove contos cento e sessenta e tres mil e trinta e dois réis (21.769:163$032).

2.ª

A mesma Companhia dá em pagamento (por conta) ao Estado de Minas os seguintes valores : a) — doze mil e oitenta e sete apolices da divida publica nacional, de valor nominal de um conto de réis cada uma, emittidas pelo decreto numero 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920 ; b) — immoveis especificados na escriptura de 31 de Agosto deste anno, lavrada em notas do tabellião Ferraz, de Bello Horizonte, no valor de dois mil setecentos e cincoenta e dois contos quatrocentos e sessenta e um mil duzentos e setenta e sete reis (2.752:461$277) ; c) — a importancia de duzentos e cincoenta contos (250:000$000), correspondente ao pagamento feito á Companhia Brasileira Manganez "Santa Mathilde", pela acquisição de duas locomotivas "Mallet" ; d) — a importancia de tres contos quinhentos e cincoenta e um mil quinhentos e trinta e sete réis (3:551$537), representada pelo pagamento de transporte das mesmas locomotivas ; e) — a importancia de oitenta contos (80:000$000), representada pelo pagamento a Richard Meyer por uma locomotiva posta na Alfandega do Rio de Janeiro; f) — a quantia de vinte seis contos (26:000$000), correspondente a direitos alfandegarios pagos pela referida locomotiva da letra *e* ; g) — a quantia de duzentos e sessenta e cinco contos oitocentos e vinte e cinco mil réis (265:825$000), representada pelo pagamento a Richard Meyer da primeira prestação do preço de cinco locomotivas adquiridas na Allemanha ; h) — a quantia de quarenta e seis contos e oitocentos mil réis (46:800$000), correspondente a 15.600 dormentes pagos a Alexandre Bernardes ; i) — a quantia de oitenta e seis contos novecentos e tres mil setecentos e noventa e nove réis (86:903$799), correspondente á compra de madeira e ferro guza para construcção de carros ; j) — a quantia de dezenove contos novecentos e vinte mil reis (19:920$000), correspondente ao pagamento á Companhia Brasil Industrial, pela compra de 496 folhas de ferro galvanizado para construcção de vagões, sendo estas acquisições e pagamentos feitos por ordem e conta do Estado de Minas, ao qual são transferidos os respectivos direitos de reembolso ; k) — de cento e oitenta e seis contos oitocentos e setenta e sete mil seiscentos e cincoenta réis (186:877$650), representados por debito da União Federal, por transportes feitos pela Companhia, conforme contas já entregues até 31 de março deste anno ; l) — de setenta e seis contos e quatrocentos mil réis (76:400$000), correspondente a trezentos e oitenta e dois debentures da Companhia Brasileira de Tramway, Luz e Força, do valor nominal de 200$000 cada um ; m) — de dez contos de réis (10:000$000), correspondente a dez apolices da divida publica federal do valor nominal de 1:000$000 cada uma, de ns. 330.450 e 330.451, 332.137 a 332.143 e 382.716 ; n) — de um conto e duzentos mil réis (1:200$000), representados por seis apolices da divida publica federal, do valor nominal de 200$000 cada uma e juro annual de dez mil réis, de ns. 2.007, 2.737, 2.738, 3.831, 3.832 e 3.653, sendo os juros das dez apoli-

ces referidas na letra *m*, de cinco por cento ao anno ; o) — de duzentos contos de réis (200:000$000), representados por duzentas apolices da divida publica federal, do valor nominal de 1:000$000 cada uma, e juros de cinco por cento ao anno, de ns. 16.676 a 16.817 e 21.372 a 21.429, caucionadas no Thesouro Nacional para garantia do contracto de 2 de janeiro de 1910, entre a Companhia Viação Ferrea Sapucahy e o Governo Federal ; p) — de setenta e dois contos de réis (72:000$000), representados por dois vapores da linha fluvial do Rio Sapucahy ; q) — de dez contos setecentos e setenta e cinco mil seiscentos réis (10:775$600), representados pela renda dos alugueis do predio n. 113 da rua Uruguayana, de 1.º de Outubro de 1921 a Setembro de 1926 ; r) — de quatro contos e duzentos mil réis (4:200$000) correspondentes á renda dos alugueis do predio n. 71 da rua da Constituição, a partir de 1.º de Outubro deste anno a junho de 1923; s) — de quarenta e dois contos cento e setenta e cinco mil e noventa e tres réis (42:175$093), representados pelo direito de rehaver da Fazenda Nacional igual quantia paga a titulo de imposto de renda pela escriptura de quitação de divida e extincção de hypotheca, lavrada em 11 de maio deste anno em notas do tabellião Fonseca Hermes, entre a Companhia outorgante e William Bourgain, como representante de Bauer Marchal & Cia., successores de Perier & Cia., e de debenturistas ; t) — de dez contos seiscentos e vinte mil cento e trinta e treis réis (10:620$133), correspondentes a juros a receber da União, relativos ás 216 apolices referidas nas letras *m*, *n*, e *o* deste termo, a partir de 1.º de julho do anno passado a 20 de setembro do anno corrente ; u) — de dois contos trezentos e seis mil quatrocentos e trinta e um réis (2:306$431), representados pelo direito a receber da Companhia Brasileira de Tramway, Luz e Força juros dos 382 debentures mencionados na letra *l* deste termo ; v) — de quatrocentos e trinta e nove contos oitocentos e quarenta e seis mil duzentos e cincoenta réis (439:846$250), referentes ao direito que ao mesmo Estado de Minas a Companhia outorgante transfere para que possa receber da União igual quantia, correspondente a juros de 12.087 apolices, mencionadas na letra *a* deste contracto, a contar de 1.º de janeiro deste anno a 20 de setembro corrente; x) — de quarenta contos quatrocentos e vinte e oito mil e cincoenta e cinco réis (40:428$055), correspondentes ao direito de receber do Banco do Brasil juros de 2.222 apolices, a contar de 1.º de janeiro a 11 de maio deste anno, de accôrdo com o recibo do mesmo Banco, n. 1.238, de 12 de maio deste anno ; z) — de oitocentos e cincoenta contos de réis (850:000$000), representados pelo material e obras dos edificios que se destinavam ás officinas de reparação, em Passa Quatro, no valor de cincoenta contos (50:000$000) e pelo saldo do material existente no Almoxarifado, nesta data, e da renda liquida da Companhia até 2 de outubro proximo, no valor de oitocentos contos (800:000$000), para, não só esta renda, como para o material do Almoxarifado.

3.ª

A Companhia reconhece ser devedora ao Estado de Minas da quantia de cinco mil quatrocentos e doze contos quinhentos e setenta e dois mil duzentos e sete réis (5.412:572$207), differença entre o debito especificado na clausula 1.ª e os valores que lhe são dados em pagamento na clausula anterior, accrescido este debito da importancia correspondente á quota de arrendamento devida á União, de 1.º de janeiro a 2 de Outubro deste anno, segundo o que se apurar na respectiva tomada de contas, pela qual quota se responsabilisa o Estado de Minas, de accôrdo com o contracto de 2 de janeiro de 1910 (clausulas VI, VII e outras).

4.ª

A Companhia transfere ao Estado de Minas o direito de receber da União os preços provenientes de transportes que, por não estarem apurados até 2 de outubro proximo, não podem ser neste acto determinados, mas que ficam áquem do débito da Companhia, mencionado na clausula 3.ª.

5.ª

A Companhia outorgante confere ao Estado de Minas plenos poderes para liquidar os direitos que lhe são transferidos por este contracto, agindo

como procurador em causa propria, sem obrigação de contas, e a mesma Companhia, pelos seus directores liquidantes, se obriga a dar ao Estado de Minas escriptura publica deste ajuste, logo depois de approvado nas contas respectivas pela assembléa geral.

6.ª

O Estado de Minas Geraes acceita o presente ajuste como está feito e dá quitação á Companhia das quantias mencionadas e reconhece ser credor apenas do saldo mencionado na clausula 3.ª.

Para constar, eu, Murillo de Campos, secretario da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira, escrevi este termo que, depois de lido perante as partes e testemunhas, adiante assignadas, vae por todos assignado, como expressão livre do que accordaram as partes.

Fernando Mello Vianna
J. Carneiro de Rezende
Alberto Alvares
Testemunhas — Eduardo Luz
Eustachio Rodrigues de Faria".

c) — O BALANÇO DA COMPANHIA

Na Assembléa Geral extraordinaria de 3 de Outubro de 1921, foi approvado o balanço da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — "Rêde Sul Mineira", em 31 de Março de 1921, acusando um "deficit" de Rs. 15.434:364$286.

Balanço da Companhia de Estradas de

Rêde SUL MINEIRA

A T I V O

APOLICES		
39.685 apolices da Divida Publica do v/n de 1:000$000, juros de 5% ao ano, entregues pela União ao Tesouro do Estado de Minas Gerais, preço da reversão imediata ao dominio federal da Estrada de Ferro Sapucaí e da incorporação do Ramal de Piranguinho a S. José do Paraiso		39.685:000$000
CONSTRUÇÃO DO RAMAL DE TRES CORAÇÕES A LAVRAS		
Custo dos serviços de terraplenagem, obras darte, etc., entre Carmo da Cachoeira e Lavras		2.078:161$277
LINHA FLUVIAL		72:000$000
Valor de 2 vapores		
BENS DE RAIZ		
2 casas de moradia em Soledade	20:000$000	
1 dita em Caxambú	10:000$000	
1 dita e terreno em Ouro Fino.	14:300$000	
1 terreno com diversas casas em Cruzeiro	50:000$000	94:300$000
FAZENDAS		
Valor da Fazenda do Cervo	450:000$000	
" " " dos Pinheiros	100:000$000	
" do Sitio dos Metais	30:000$000	580:000$000
CAIXA		
Dinheiro em cofre		144:660$847
TITULOS		
200 apolices do v/n de 1:000$000, caucionadas no Tesouro Nacional	200:000$000	
10 ditas idem em carteira	10:000$000	
6 ditas do v/n de 200$000 idem	1:200$000	
382 debentures da Cia. Brasileira de Tramways, Luz e Força, do v/n de 200$000, idem	76:400$000	287:600$000
JUROS A RECEBER		
Juros de 5% a receber de 210 apolices do v/n de 1:000$000, até 31 de Março de 1921	7:875$000	
Ditos de 5%, idem de 6 ditas do v/n de 200$, idem. . .	45$000	
Ditos de 8% idem de 382 debentures de 200$, idem . . .	2:419$330	
Ditos de 5% idem de 12.087 apolices de v/n de 1:000$000, idem	302:175$000	
Ditos de 5% idem de 2.222 ditas idem idem	27:775$000	340:289$330
DEVEDORES		
Bauer, Marchal & Cia., c/ da Cie Générale des Chemis de Fer des Etats Unis du Bresil		
Saldo desta conta	715:130$580	
Banco Mercantil do Rio de Janeiro		
Saldo em c/ corrente	310:000$000	
Banco Hipotecario e A. do Estado de Minas Gerais		
Idem idem	300:000$000	
Repartições Publicas		
Idem de contas de transportes	186:877$650	
Bauer, Marchal & Cie., c/ de Taxas Fiscais		
Idem de frcs. 125.760,00 ao cambio de 499.	63:253$240	1.575:261$470
CONTRATOS		
Do predio da rua Uruguaiana n. 113, a findar em Setembro de 1926	10:775$600	
Dito idem da rua da Constituição n. 71, a findar em Junho de 1923	4:200$000	14:975$600
		44.872:248$524
Deficit		15.434:364$286
		60.306:612$810

Rio de Janeiro, 31 de Março de 1921.

radas

A

85:000$000

78:161$277

72:000$000

94:300$000

80:000$000

44:660$847

87:600$000

540:289$330

575:261$470

14:975$600

372:248$524

434:364$286

306:612$810

de Ferro Federais Brasileiras

Em 31 de Março de 1921

PASSIVO		
DIVIDA EXTERNA		
Emprestimo de 1910 — 5%:		
99.024 debentures de frcs. 500° cada uma — frcs.	49.512.000,00	
Funding — 6%		
59.412 debentures de frcs. 250°° cada uma — frcs.	14.853.000,00	
Bauer, Marchal & Cie., C/ CORRENTE		
Saldo desta conta — frcs.	6.454.872,00	
Bauer, Marchal & Cie. C/ do Emprestimo de frcs. 6.000.000,00		
Idem idem — frcs.	2.948.706,00	
	73.768.578,00	
ao cambio de 499 — Rs.		36.810:520$422
ESTADO DE MINAS GERAIS		
Saldo da c/ regulada pelo contrato de 12 de Fevereiro de 1921		19.000:000$000
BANCO DO BRASIL, C/ CORRENTE GARANTIDA .		
Capital e juros de 9% ao ano até 31 de Março de 1921		4.480:427$204
CREDORES		
Dr. João de Carvalho Jr.	15:188$000	
André Martins de Andrade Primo	477$184	15:665$184
		60.306:612$810

a) H. Monteiro
Chefe da Contabilidade.

XIII

O CONTRATO DE 1922

a) O contrato de 6 de Abril de 1922.

b) Pontos diferenciais entre os contratos de 1910 e 1922.

c) Contrato oneroso.

XIII

"O CONTRATO DE 1922"

a) O contrato de 6 de Abril de 1922
b) Pontos diferenciais entre os contratos de 1910 e 1922.
c) Contrato oneroso.

a) O CONTRATO DE 1922

(Arrendamento ao Estado)

No dia 6 de Abril de 1922, foi lavrado o contrato com o Estado de Minas Gerais, para o arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira.

Ei-lo :

"Aos 6 dias do mez de Abril de 1922, presentes nesta Secretaria de Estado, os senhores doutores José Pires do Rio, ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas e Homero Baptista, ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e Fernando de Mello Vianna, Secretario Geral do Estado de Minas Geraes, na qualidade de representante do Governo desse Estado, declararam os mesmos senhores ministros que nos termos do artigo unico, do decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, dando cumprimento ao que foi estipulado na clausula I das que baixaram com o decreto n. 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920, que rescindiu o contracto de 2 de janeiro de 1910, celebrado entre o Governo da União e a antiga Companhia Viação Ferrea Sapucahy, decreto aquelle autorisado pelos dispositivos ns. VII, XXVI, XLV do artigo 53 da lei n. 3.991, de 5 de janeiro de 1920, ficava contractado com o Estado de Minas Geraes, o arrendamento das estradas de ferro que constituem a Rêde de Viação Sul Mineira e outras providencias tendentes a melhorar as condições geraes dos serviços da mesma Rêde de Viação, mediante as seguintes clausulas tambem approvadas pelo supra referido decreto n. 15.406, de 22 de Março ultimo :

CLAUSULA I — OBJECTO DO CONTRACTO

O objecto do contracto é o arrendamento da Rêde de Viação Ferrea Sul-Mineira, constituida das seguintes linhas em trafego de propriedade da União, e das que a estas se incorporarem, segundo o disposto na clausula II :

a) linha tronco, de Cruzeiro a Tuyuty, e os ramaes, de Campanha, Alfenas e Carmo da Cachoeira, com 495 kilometros ;

b) linha de Passa Trez, no Estado do Rio de Janeiro ao rio Eleuterio, nas divisas de Minas e S. Paulo, com 595 kilometros ;

c) ramal de Piranguinho a Paraisopolis, com 52 kilometros de extensão.

CLAUSULA II — PRASO DO ARRENDAMENTO

A rêde formada pelas estradas acima descriptas, com toda especie de suas dependencias, inclusive obras por concluir, paralysadas ou não, que tenham sido approvadas por decreto, fica arrendada ao Estado de Minas Geraes por prazo que se vencerá em 31 de dezembro de 1950, e que poderá ser prorogado, mediante accôrdo entre os dous Governos contractantes.

Paragrapho 1.º — A ella se reunirão sob o mesmo regimen de arrendamento e depois de concluidos :

a) o ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá ;
b) e trecho do ramal de Lavras, entre Carmo da Cachoeira e Lavras.

Paragrapho 2.º — Mediante accôrdo entre os contractantes, poder-se-ha tambem incorporar á Estrada de Ferro Oéste de Minas todo o ramal de Lavras, inclusive a parte actualmente em trafego, mencionada na clausula I, letra A.

Paragrapho 3.º — A conclusão do ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá poderá ser realisado pelo Estado de Minas Geraes, precedendo necessario ajuste entre os Governos da União e do mesmo Estado.

Paragrapho 4.º — O trecho do ramal de Lavras, que fica entre Carmo da Cachoeira e a cidade de Lavras, será concluido pelo Estado de Minas Geraes, mediante prévio ajuste entre os Governos da União e do mesmo Estado.

CLAUSULA III

OBRAS E ACQUISIÇÕES

O Estado de Minas Geraes fica obrigado a realisar á sua custa, nas linhas em trafego, mencionadas na clausula I, e para ellas, as obras e acquisições de que trata a clausula V do decreto n. 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920, a dispender para isso até a quantia de quatorze contos de réis, em média, por kilometro de toda a extensão considerada na referida clausula I.

Paragrapho unico — A' medida que estas obras e acquisições se forem realisando, serão feitas nas tomadas de contas semestraes as verificações e apurações das despesas correspondentes, que figurarão em um mappa destinado a demonstrar o cumprimento que fôr sendo dado pelo arrendatario á referida obrigação.

CLAUSULA IV

PRAZOS PARA REALIZAÇÃO DE OBRAS E ACQUISIÇÕES

Os prazos para realização das diversas obras e acquisições, a que allude a clausula precedente, contar-se-hão, em cada caso, da data em que o Governo Federal approvar os respectivos planos e orçamentos ; devendo dentro de seis mezes da assignatura do contracto, ser apresentado o plano geral e orçamento de todos os melhoramentos, cuja execução o arrendatario realizará dentro dos tres primeiros annos a partir da dita assignatura, salvo prorogação concedida pelo Governo Federal.

CLAUSULA V

QUOTAS DE ARRENDAMENTO

Por semestres vencidos e dentro dos primeiros 30 dias que se seguirem ao encerramento da respectiva tomada de contas, o Estado de Minas contribuirá com a importancia correspondente á metade da receita liquida verificada, proveniente da rêde arrendada (clausula IV, do decreto n. 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920), metade que não poderá ser inferior a 300:000$000, salvo o caso de depressão sensivel da receita bruta, em virtude da qual toda renda liquida fique abaixo de 600:000$000, embora rigorosamente apreciadas as despesas de custeio.

CLAUSULA VI

TOMADAS DE CONTA

As tomadas de contas serão feitas semestralmente, pela fórma estabelecida nas leis, regulamentos e instrucções em vigor. Será applicado processo identico ao adoptado para as estradas de ferro que têm garantia de juros, enquanto não baixarem normas especiaes para as que se acham arrendadas.

Paragrapho 1.º — As contas terão de ser prestadas nas datas fixadas nos regulamentos ou instrucções do Governo Federal, salvo caso de força maior, a juizo deste.

Paragrapho 2.º — O arrendatario organisará mensalmente, segundo modelos fornecidos pela Inspectoria Federal das Estradas, o inventario das despesas de custeio e o submetterá á fiscalisação dentro do

menor prazo possivel acompanhado dos documentos comprovantes, devidamente classificados por divisão de serviço ; e, bem assim, a demonstração da receita arrecadada, competentemente elucidada pelo quadro completo da renda das estações.

CLAUSULA VII

RECEITA E DESPESA

Para os effeitos do contracto de arrendamento, serão considerados :

1.º — COMO CAPITAL :

a) as despesas de applicação exclusiva nos melhoramentos a que se refere a clausula terceira, computadas em moeda nacional corrente e á vista de todos os documentos comprobatorios, opportunamente exhibidos em processo de tomada de contas regular ;

b) outras despesas que o Governo Federal autorizar por esta conta, depois de esgotado o fundo especialmente destinado aos melhoramentos acima indicados.

2.º — COMO RECEITA BRUTA :

a somma, sem excepção alguma, de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes, arrecadadas pelo arrendatario e provenientes do trafego das estradas arrendadas, de accôrdo com a clausula IV do decreto n. 14.598-A, de 31 de dezembro de 1920.

Paragrapho unico — Para os effeitos deste numero, consideram-se as rendas arrecadadas desde que hajam sido emittidos bilhetes ou passes de viajantes e tiradas as notas de expedição das mercadorias e outras classes de transportes, salvo os casos de restituição legitima.

3.º — COMO DESPESAS DE CUSTEIO :

a) as relativas ao pessoal e materiaes dos serviços de trafego da rêde, inclusive conservação ordinaria e extraordinaria da linha e suas obras de arte, dos edificios e dependencias, dos machinismos e utensilios ou ferramentas das officinas e das turmas, e do material rodante ;

b) as proprias de seguro e de accidentes nas estradas ; tambem as de indemnizações provenientes de roubos e incendios ou avarias e destruições quaesquer, quando ficar provado á fiscalisação que os damnos não se deveram á incuria da administração das estradas ;

c) as resultantes de ampliações e alterações em edificios ou dependencias, as de prolongamentos de desvios, postos de embarque de animaes e, em geral, as de obras novas de pequeno custo, quando autorizadas pelo Governo Federal por conta do custeio.

Paragrapho unico — Serão expressamente excluidos do custeio os encargos de operações financeiras que o arrendatario tiver, porventura, de realizar, embora para attender a despesas proprias da rêde.

4.º — COMO RENDA LIQUIDA :

a differença entre a receita bruta e as despesas de custeio augmentadas da quota de fiscalisação, que figurará como despesa accessoria de custeio semestral.

CLAUSULA VIII

REVISÃO DE TARIFAS E QUADRO DO PESSOAL

O arrendatario apresentará dentro do primeiro trimestre de sua administração, um plano geral de revisão das tarifas da rêde e um projecto de quadro do pessoal. Deste quadro constará a tabella de vencimentos do pessoal, onde, em columnas distinctas, figurarão o maximo e o minimo dos vencimentos, diarias e salarios proprios de cada categoria de empregados.

Paragrapho 1.º — Continuam a ter applicação na dita rêde o regulamento de transportes e as inscripções de serviço telegraphico, que baixaram com o decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, até serem por outras legalmente substituidas.

Paragrapho 2.º — O plano geral das novas tarifas será seguido de um apanhado das disposições desse regulamento que precisem de ser esclarecidas ou alteradas, para melhor adaptação á rêde arrendada, e de uma revisão da pauta de classificação das mercadorias.

Clausula IX **INVENTARIO**

As estradas arrendadas, com todo o seu material fixo e rodante, edificios e mais dependencias, serão entregues ao arrendatario pelo inventario que tiver sido organisado no acto de recebimento definitivo das mesmas. O arrendatario manterá em dia esse inventario, ao qual serão accrescentados os bens e utilidades de toda a especie, que forem incorporados á rêde, para os effeitos do arrendamento. Findo este, as estradas de ferro serão retituidas á União pelo dito inventario, com as modificações por que tiverem passado durante a vigencia do contracto e em bom estado de conservação. Por elle, tambem se entregarão as mesmas estradas no caso de serem temporariamente occupadas pelo Governo Federal nos termos da clausula que se segue.

Clausula X **OCCUPAÇÃO DAS ESTRADAS PELO GOVERNO FEDERAL**

O Governo Federal poderá occupar temporariamente as estradas de conformidade com a lei e nos casos por ella previstos. Nesta hypothese, pagará ao arrendatario uma indemnisação igual á metade da renda liquida média dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação ; ou nos annos anteriores, caso ainda não haja decorrido um quinquennio ; ou á metade da renda liquida média nos mezes anteriores, caso não haja decorrido um anno.

Clausula XI **CONCESSÕES AO ARRENDATARIO**

O arrendatario gosará das seguintes concessões :

a) direito de desapropriação, na fórma da legislação em vigor, dos terrenos e bemfeitorias necessarias para os serviços que tiver de executar, mediante projectos approvados pelo Governo Federal ;

b) isenção de direitos aduaneiros para os materiaes destinados ás estradas arrendadas, e da obrigação de prestar caução pelo contracto (art. 22, da lei n. 4.440, de 31 de dezembro de 1921).

Clausula XII **PRIVILEGIO DE ZONA**

Na vigencia do contracto, ninguém poderá explorar outras linhas ferreas dentro de uma zona de dez kilômetros para cada lado e na mesma direcção das estradas da rêde. Tal prohibição não exclue o direito de uma estrada de ferro atravessar a zona garantida, contanto que dentro della não receba despachos nem passageiros, entre duas localidades servidas directamente pelas duas estradas.

Paragrapho 1.° — Fica entendido que o privilegio não abrange a zona urbana das cidades e villas.

Paragrapho 2.° — O Governo Federal, observado o disposto na legislação geral, poderá conceder ramaes ou desvios para uso particular, que partam das estações ou de qualquer ponto das linhas arrendadas, desde que os interessados se sujeitem ás medidas de segurança impostas pelo arrendatario, e sem prejuizo deste, na conformidade das instrucções que para o effeito vigorarem.

Clausula XIII **CUMPRIMENTO DE DISPOSIÇÕES REGULAMENTARES**

O arrendatario obriga-se a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim, quaesquer outras que forem adoptadas para fiscalisação, segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que não contrariem as clausulas do contracto.

Clausula XIV **CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS**

O arrendatario fica obrigado a conservar com cuidado, durante o arrendamento, tanto as linhas e toda a especie de dependencias, que manterá em estado de preencherem perfeitamente os seus fins, como o material rodante e o das officinas e diversos, sob pena de ser a conservação feita pelo Governo Federal, á custa do arrendatario.

Clausula XV

MANUTENÇÃO DOS PREÇOS DAS TARIFAS

Pelos preços fixados nas tarifas que vigorarem, o arrendatario será obrigado a transportar com exactidão, cuidado e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos ou outros recebidos a despacho e os valores que lhe forem confiados.

Clausula XVI

REDUCÇÕES DAS TARIFAS

O arrendatario poderá baixar as tarifas approvadas parcial ou totalmente, mas de modo geral e sem excepção alguma.

Paragrapho 1.º — Esta baixa de preço se fará effectiva mediante prévio accôrdo com a Inspectoria Federal das Estradas, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e publicados na imprensa, com antecedencia, pelo menos de oito dias.

Paragrapho 2.º — Precedendo sciencia do facto á fiscalisação e aviso ao publico conforme prescreve o paragrapho 1.º, os preços, assim reduzidos, poderão ser elevados, nunca, porém, acima do que eram antes de se dar a reducção.

Clausula XVII

TRANSPORTES GRATUITOS E COM ABATIMENTO

O arrendatario obriga-se a transportar gratuitamente :

a) o pessoal administrativo ou fiscal das estradas e objectos transportados em serviço da estrada e da fiscalisação ;
b) as malas do correio e seus conductores, o pessoal e material destinados ao serviço das linhas telegraphicas da União, e quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou ao Estado de Minas ;
c) os colonos immigrantes, assim reconhecidos officialmente, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agricolas ;
d) as sementes, os adubos chimicos e as plantas, enviadas por sociedades agricolas, para serem gratuitamente distribuidos pelos lavradores, e os animaes reproductores e artigos da industria nacional destinados a exposições-feiras de interesse publico.

Serão transportados com abatimento de 50% :

a) as munições de guerra, forças militares e respectivas bagagens, quando em serviço publico ;
b) as autoridades e escoltas policiaes e suas bagagens, quando em diligencia ;
c) os generos de qualquer natureza enviados pelo Governo da União ou dos Estados para soccorros publicos, bem como os materiaes destinados a obras publicas de agua e esgotos, ou a installações hydroelectricas, de applicação a qualquer das industrias agricola, mineira e pastoril realizadas pelos poderes publicos.

Todos os mais transportes, quando concedidos a requisição do Governo Federal ou Estadual, terão o abatimento de 15%.

Paragrapho unico — Fóra dos casos aqui previstos e dos constantes do regulamento de transportes, não será concedido transporte gratuito nem reduzido, quer a passageiros, quer a despachos de qualquer especie.

Clausula XVIII

OBRIGATORIEDADE DO TRAFEGO MUTUO

O arrendatario obriga-se a admittir e manter o trafego mutuo de passageiros, mercadorias e vehiculos com as empresas de viação ferrea e fluvial a que fôr applicavel, sendo as respectivas bases e condições préviamente approvadas pelo Governo Federal.

Clausula XIX

FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO FEDERAL

O arrendatario, em tudo que fôr referente ao contracto, fica sujeito á fiscalização do Governo Federal que a exercerá de conformidade com a legislação competente, por intermedio da Inspectoria Federal das Estradas e de

outros funccionarios ou engenheiros que designar para tal fim. A todos elles, para o bom desempenho das suas funcções, o arrendatario proporcionará as facilidades e transportes necessarios, a juizo do chefe da fiscalisação local. Este terá todas as regalias de transporte que couberem á administração superior da estrada.

Paragrapho unico — Em caso de descarrilamento ou accidente nos trens ou na linha, o arrendatario deverá dar immediatamente conhecimento do facto ao engenheiro fiscal da secção interessada e facilitar-lhe os meios de transporte ao local, afim de que o mesmo engenheiro fiscal possa ajuizar das causas que provocaram a occurrencia.

CLAUSULA XX — DESPESAS DE FISCALIZAÇÃO

O arrendatario concorrerá annualmente para as despesas de fiscalização com a quantia de 60:000$000 que será recolhida ao Thesouro Nacional, em prestações semestraes adeantadas, observado o disposto no n. 4 da clausula setima.

CLAUSULA XXI — RECOLHIMENTO DAS QUOTAS DE ARRENDAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Ficará o arrendatario constituido em móra, *ipso jure*, e obrigado, por isso, ao pagamento dos juros de 9% ao anno si não pagar, dentro de 30 dias, das tomadas de contas, o que fôr devido á Fazenda Nacional como preço de arrendamento, nos termos da clausula quinta, ou si não pagar, dentro dos primeiros 10 dias de cada semestre, as quotas de fiscalização de que trata a clausula anterior.

CLAUSULA XXII — EXHIBIÇÃO DA ESCRIPTA A' FISCALIZAÇÃO, DADOS ESTATISTICOS E RELATORIOS ANNUAES

O arrendatario obriga-se :

1.º — A exhibir á fiscalização, sempre que fôr preciso, a juizo desta, os livros de escripta e todos os pormenores do movimento financeiro da rêde ;

2.º — A prestar todas as informações e esclarecimentos, inclusive os elementos estatisticos, que sobre o trafego e, em geral, sobre qualquer serviço da rêde forem reclamados pela fiscalização ordinaria ou extraordinaria, por parte do Governo Federal ;

3.º — A entregar até o fim do primeiro trimestre de cada anno um relatorio do anno anterior, acompanhado da estatistica de todos os departamentos de serviço, segundo os questionarios e outras formulas da Inspectoria Federal das Estradas.

CLAUSULA XXIII — FUNCÇÕES DO PESSOAL DA ESTRADA

Salvo caso de convenio ajustado para arrecadação de impostos ou fins semelhantes, é vedado ao arrendatario dar ao pessoal qualquer funcção estranha aos serviços da estrada.

Paragrapho unico — Nenhum empregado da estrada, directamente ou por interposta pessoa, poderá commerciar ou explorar industrialmente qualquer producto por ella transportado.

CLAUSULA XXIV — ARBITRAMENTO

No caso de desaccôrdo entre o Governo Federal e o Estado de Minas Geraes, a respeito de intelligencia do contracto, serão nomeados dois arbitros para decidirem na especie. Havendo divergencia entre elles, a questão será submettida a um terceiro arbitro desempatador.

CLAUSULA XXV — CASOS DE CADUCIDADE E RESCISÃO DO CONTRACTO

O Governo Federal poderá declarar o contracto caduco, sem dever nenhuma indemnização ao arrendatario, e rescindil-o de pleno direito, independente de interpellação ou acção judicial, si, além do caso de que trata a

clausula seguinte, a rêde, no todo ou em parte, deixar de ser trafegada por mais de 15 dias, excepto casos de força maior, entre os quaes se comprehendam as paredes de operarios, ou si não fôr pago o preço do arrendamento dentro de seis mezes depois de expirado o prazo fixado na clausula V e, bem assim, as quotas de fiscalização de que trata a clausula XX.

CLAUSULA XXVI — INSPECÇÕES EXTRAORDINARIAS POR PARTE DO GOVERNO FEDERAL

Sempre que o Governo Federal entender, mandará extraordinariamente inspeccionar o estado das linhas, suas dependencias e o material rodante. O representante do Governo Federal será acompanhado pelo do arrendatario e ambos escolherão desde logo um desempatador, decidindo por sorte, entre os dois nomes indicados, um pelo representante do Governo Federal e outro pelo do arrendatario, caso não cheguem a accôrdo. Dessa inspecção lavrar-se-há um termo no qual se consignem os serviços precisos para a boa conservação das linhas e regularidade do trafego, bem como os prazos em que taes serviços devam ser realizados. O arrendatario fica obrigado a dar cumprimento ao que lhe fôr determinado nesse termo, nos prazos estatuidos. Não o fazendo, novos prazos serão marcados pelo Governo Federal ; a falta de cumprimento dentro destes ultimos prazos dará logar á declaração da caducidade do contracto, nos termos da clausula XXV.

CLAUSULA XXVII — OBSERVANCIA DE PRAZOS

Si o arrendatario não cumprir os prazos a que se refere a clausula IV, tanto no que concerne á apresentação de planos e orçamentos, como no que respeita á realização de obras e fornecimentos, novos prazos serão marcados pelo Governo Federal. A falta de observancia deste, determinará igualmente a rescisão do contracto, salvo caso de força maior, a juizo do Governo Federal, e independente de interpellação ou acção judicial.

CLAUSULA XXVIII — REPRESENTANTE POR PARTE DO GOVERNO DO ESTADO DE MINAS

O Governo do Estado de Minas Geraes nomeará desde logo um representante para resolver com o da União todos os assumptos relativos á execução deste contracto.

CLAUSULA XXIX — INSTALLAÇÃO, EM CRUZEIRO, DA SEDE DO DISTRICTO

O Governo Federal decidirá sobre o aproveitamento dos predios incorporados ao proprio arrendado e existentes em Cruzeiro para, á sua escolha, installar os serviços da fiscalização nos que forem precisos, sem prejuizo das installações de serviço actuaes, desde que se transfira para aquella cidade a séde do districto, a que a Rêde Sul Mineira está sujeita.

CLAUSULA XXX — DESPESAS DO CONTRACTO

O contracto não dá logar a despesa a cargo do Governo Federal. Por assim haverem accordado, mandaram os senhores ministros lavrar este termo que, depois de lido e por todos achado conforme, assignam com o supra referido representante do Governo do Estado de Minas Geraes, o senhor doutor Fernando de Mello Vianna, com as testemunhas os segundos officiaes Antonio Lourenço Pacheco e José Ferreira de Araujo e commigo, Arthur Leal Nabuco de Araujo, 1.º official, que o escrevi.

Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, 6 de abril de 1922.

aa) José Pires do Rio – Homero Baptista – Fernando de Mello Vianna – Antonio Lourenço Pacheco – José Ferreira de Araujo – Arthur Nabuco de Araujo.

Confere — Antonio Lourenço Pacheco, 2.º official. Visto — J. B. Macedo Guimarães, director de secção interino."

b) PONTOS DIFERENCIAIS ENTRE OS CONTRATOS DE 1910 E 1922

PRASO DO ARRENDAMENTO :

Pelo contrato de 1910 — o praso do arrendamento terminaria em 31 de Dezembro de 1970.

Pelo de 1922 — praso até 31 de Dezembro de 1950, podendo ser prorrogado até 31 de Dezembro de 1980, mediante acôrdo entre as partes contratantes.

PREÇO DO ARRENDAMENTO :

Pelo de 1910 — Consistia o preço do arrendamento em pagar á União uma quota de 16%, sobre a renda bruta, até 6:000$000 por quilometro e mais uma serie de taxas adicionais á proporção que a renda excedesse daquele limite. Tambem se sujeitava a esse pagamento o produto das comissões que a Companhia percebia, pela arrecadação de impostos federais e do Estado de Minas.

Pelo de 1922 — O preço do arrendamento consistia em entregar á União a metade da renda liquida proveniente do trafego das linhas arrendadas, considerando-se renda liquida a diferença entre a receita bruta e as despêsas de custeio propostas pelo Estado e aprovadas pela União. Por não ser renda do trafego, ficou excluido de pagamento o produto das comissões pela arrecadação de impostos federais e estadoais.

PROLONGAMENTOS DE RAMAIS

Pelo de 1910 — A Companhia ficou obrigada a prolongar os ramais de Campanha ao Rio Sapucaí, passando por S. Gonçalo, e o de Alfenas até Poços de Caldas, passando por Machado, e a construir o ramal de Lavras.

Pelo de 1922 — O Estado não era obrigado a prolongar ou construir ramais. O trecho de Carmo da Cachoeira a Lavras deveria ser concluido, como o foi, pelo Estado de Minas, mediante prévio ajuste entre o seu Governo e o da União.

OFICINAS DE REPARAÇÃO :

Pelo de 1910 — A Companhia era obrigada a construir as Oficinas modernas de reparação e já havia designado a vila de Passa Quatro para séde das mesmas. As obras foram até iniciadas.

Pelo de 1922 — O Estado não tinha obrigação de construir essas oficinas em local algum, embora a Sul-Mineira tivesse pretendido, até certo tempo, realizar essa construção por conta de uma verba tirada do deposito de 10.000:000$000 realizado pela Mogiana no Banco do Brasil.

LINHAS CONSTRUIDAS PELA MOGIANA :

Pelo de 1910 — A Companhia, transferindo á Mogiana a construção, uso e gozo de determinadas linhas, na extensão posteriormente verificada de 232 quilometros, obrigou-se a pagar, durante todo o praso do arrendamento, as quotas semestrais devidas por aquela Companhia, pela exploração das citadas linhas. Em compensação, as anuidades de 600:000$ relativas ao deposito de 10.000:000$000 realizado pela Mogiana no Banco do Brasil, pertenciam á Rêde Sul Mineira (escritura de transferencia de direitos e obrigações que á Mogiana fez a Sapucaí, em 16 de Fevereiro de 1910).

Pelo de 1922 — O Estado foi dispensado de pagar as quotas de arrendamento das linhas construidas pela Mogiana. Tambem o Tesouro Federal ficou isento de pagar as anuidades de 600:000$000 já citados.

A Mogiana, para a qual foi devolvido o saldo daquele deposito, ficou desligada das relações e exonerada das obrigações contratuais que a prendiam á Rêde Sul Mineira, por força do contrato de 1910.

ENCAMPAÇÃO DO CONTRATO :

Pelo de 1910 — O Governo da Republica podia fazer a encampação do contrato depois de 31 de Dezembro de 1940, desde que indenizasse a Companhia na fórma da clausula XXXI do mesmo contrato.

Pelo de 1922 — O Governo Federal não podia fazer a encampação forçada do contrato.

NUCLEOS COLONIAIS :

Pelo de 1910 — O Governo podia obrigar a Companhia a fundar nucleos, pelo menos um em cada trecho de 100 quilometros.

Pelo de 1922 — O Governo Federal não podia obrigar o Estado a fundar nucleos coloniais.

TRANSFERENCIA DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO:

Pelo de 1910 — A Companhia não tinha a faculdade de transferir o contrato de arrendamento, mesmo em parte, sem prévia autorização do governo federal.

Pelo de 1922 — Era livre o Estado para fazer a transferencia do contrato de arrendamento.

DEPOSITO COMO CAUÇÃO :

Pelo de 1910 — A Companhia era obrigada a depositar, como o fez, a quantia de 300:000$000, sendo 100:000$000 da parte da Mogiana, em apolices da divida publica, no Tesouro Federal, como caução para garantir a fiel execução do contrato.

Pelo de 1922 — O Estado de Minas não foi obrigado a fazer deposito algum para esse fim.

FORMA DE EXPLORAÇÃO DA ESTRADA :

Pelo de 1910 — Os serviços estavam cometidos a uma empresa coletiva, anónima, como uma pessôa juridica de direito privado. Dominava, portanto, o espirito de exploração comercial.

Pelo de 1922 — Os serviços estavam cometidos ao Estado de Minas como pessôa juridica de direito publico interno. Não dominava, pois, o espirito de exploração comercial.

c) CONTRATO ONEROSO

O contrato de arrendamento de 1922, celebrado com o Governo Federal, foi, sem duvida, muito oneroso para o Estado de Minas Gerais. Mas, o seu assentimento se explica pela premencia em resolver a crise de transportes que perenemente vinha asfixiando o Sul do Estado.

Minas tinha a mais absoluta necessidade de tomar essa resolução salvadora e a União, por isso, chamou para si todas as vantagens, emquanto que presenteava o grande Estado Central com todos os encargos.

As vantagens dispensadas ao Estado eram apenas aparentes, pois a parte da renda liquida que recebia tinha de ser descontada na conta de capital, que não vencia juros. Outra

vantagem dada ao Estado era a isenção de direitos aduaneiros. Esta, porém, aproveitava mais á União do que a Minas. E simplesmente porque, quando aplicada ao custeio, tornava maior a renda liquida e, atingindo ao material empregado em conta de capital, reduzia o pagamento que teria de ser feito no fim do arrendamento.

A isenção era concedida com restrições tais, que a Rêde frequentes vezes preferiu abrir mão desse direito. O carvão de pedra, por exemplo, era um material que sempre tinha os seus impostos pagos integralmente.

No entanto, as obrigações do Estado eram enormes : regular o trafego e aparelhar a estrada de tudo o que fosse necessario, correndo as despêsas, parte pela conta de capital e parte pela de custeio ; e os "deficits" do trafego ficavam por conta do arrendatario.

Era um contrato tão oneroso, que qualquer empresa particular que tentasse executá-lo, fatalmente teria de abrir falencia.

O primeiro Diretor da Rêde de Viação Sul Mineira, o provecto engenheiro Ismael de Souza, demonstrou a necessidade de sua revisão. Depois disso, a Rêde procurou sempre modificá-lo, sem nada conseguir por muito tempo, até que em 30 de Abril de 1929 o Governo Federal resolveu fazer a modificação. (Em capitulo posterior, transcreveremos o "termo de modificação").

Transcrevemos, a seguir, a opinião do Dr. Ismael de Souza sobre esse contrato (seu Relatorio de 1923, apresentado ao Exmo. Sr. Secretario da Agricultura do Estado de Minas) :

> "Torna-se, a meu ver, precisa uma revisão do contracto de arrendamento que fez o Estado com o Governo Federal e que baixou com o Decreto n. 15.406, de 22 de Março de 1922.
>
> Assim, a clausula V, que dispõe sobre a quota de arrendamento, tem uma redacção illogica, o que levou S. Excia. o Sr. Ministro da Viação, interpretando-a, a dizer que as suas differentes partes não se combinavam entre si, tanto assim que, dando provimento a um recurso que lhe foi presente, mandou que fosse ella interpretada do seguinte modo : a quota de arrendamento será sempre a metade exacta da renda liquida apurada, sem minimo determinado.
>
> A clausula VII, que trata da receita e despesa, precisa ser revista porque não esclarece o modo de liquidação da conta de capital prevista na sua letra *b*. Acho que ella deve ser regulada nos moldes adoptados no contracto semelhante que o Governo Federal celebrou com o Estado do Rio Grande do Sul.
>
> O § 2.º da clausula VI não póde ser executado, por isso que teria esta rêde de enviar mensalmente á Inspectoria Federal das Estradas os seus documentos de receita e despesa — o que não é possivel cumprir, dentro de um mechanismo complicado como é a vida de uma estrada de ferro.
>
> As concessões de que gosa o Estado do Rio Grande do Sul, na preferencia de construcções e na faculdade de encampar linhas tributarias e outras, não foram dadas no contracto desta Rêde, e assim diversas outras obrigações que pesam sobre nós.
>
> Nestas condições, tratando-se de dois contractos em quasi tudo iguaes, resultantes ambos da crise de transportes que soffriam as zonas dos Estados servidas pelas respectivas rêdes de viação, exigindo a intervenção dos Governos, julgo ser da mais elementar justiça que as vantagens dadas aos Estados sejam as mesmas, militando ainda em favôr do Estado de Minas o ter partido do Governo Federal o convite para a realização de tal contracto, uma vez que a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul Mineira não estava em condições financeiras de arcar com responsabilidades novas.
>
> No entanto, o Estado vai dando o mais completo e cabal desempenho a esse contracto. As obras de que trata a clausula III estão em franco desenvolvimento, como verá V. Excia. no correr deste relatorio e os prazos indicados na clausula IV para sua execução estão sendo antecipados alguns, desejoso como está o Governo de Minas de pôr em ordem, o mais depressa possivel, os serviços desta Rêde, apparelhando-a para bem servir a zona.
>
> As quotas de arrendamento têm sido pontualmente pagas e importaram, em 1922, em Rs. 809:737$170, deixando de indicar exactamente a do anno de 1923 por não haver ainda sido feita a tomada de contas do 2.º semestre, o que occorrerá dentro deste mez, pois estão completos todos os elementos exigidos pela Fiscalização.
>
> Dando cumprimento ao disposto na clausula VIII, foi apresentado ao Governo Federal um plano de revisão de tarifas, que, organizado antes da minha administração, não abrangera, como devia, todos os artigos que supportam um augmento de taxação. Esse plano deve ser revisto, conforme terei

occasião de demonstrar. Ainda cumprindo outra parte da mesma clausula, foi presente ao Governo Federal um novo quadro do pessoal, tendo sido approvado por portaria de 4 de Janeiro de 1923.

Até agora não foi possivel dar completo desempenho á obrigação estatuida pela clausula IX, porque não possuia a extincta Companhia arrendataria e proprietaria da E. F. Sapucahy nenhuns dados por onde se pudesse organizar o inventario, nem mesmo as plantas e perfis da linha — o que levou V. Ex. a me autorizar a creação de uma turma de cadastro especialmente para tal fim, turma que activamente está trabalhando, mas cujos serviços não poderão ser completados senão durante o anno corrente.

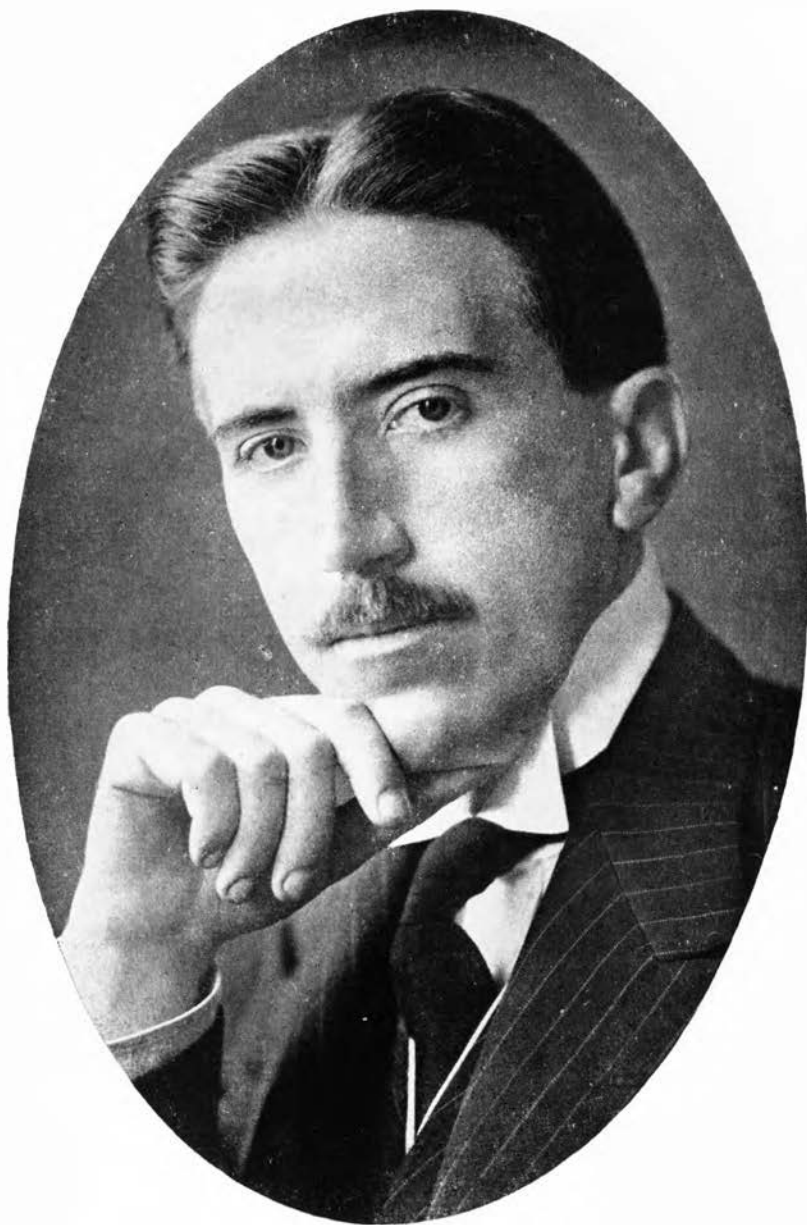
Cumprindo o disposto na clausula XVIII, tem esta Rêde trafego mutuo com as estradas com as quaes entronca, com excepção da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, por haver sido por ella denunciado o accordo existente. Estamos, porém, já em via de negociação de novo accordo.

Ainda subordinado ao mesmo espirito, foi lavrado accordo de trafego mutuo com a E. F. Trespontana, e em estudos se encontra o accordo a fazer-se com a nova Companhia que pretende explorar a Navegação do Rio Sapucahy, da nossa estação de Fama até Carmo do Rio Claro. Provavel será tambem o estabelecimento de trafego mutuo com a E. F. do Machado, ainda em construcção.

Para cumprir a clausula XXIX não dispõe esta Rêde, em Cruzeiro, das necessarias installações ; nem mesmo para os seus serviços tem ella predios proprios e tanto assim que já está projectada a construcção de um novo edificio onde se possam reunir os escriptorios do Trafego, Linha e Locomoção, que estão actualmente, os do Trafego em barracões de madeira e os da Locomoção e Linha em um predio particular arrendado para esse fim. Assim é que a referida clausula não póde ter execução, não por nossa culpa e sim por absoluta falta de espaço nos edificios que possúe esta Rêde".

XIV

OS PRIMEIROS MOMENTOS DA "RÊDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA"

a) De 6 de Abril a 1.º de Outubro de 1922.
b) Estado das estradas quando recebidas pelo Governo de Minas.
c) O Regulamento da Estrada.
d) A Associação Beneficente e Cooperativa Rêde Sul Mineira.

Dr. Alberto Alvares,

Diretor Geral da antiga Companhia, de 1918 a 1922. Ao seu trabalho eficiente e incansavel se deveu em grande parte o arrendamento da Estrada ao Estado de Minas, em 1922.

XIV

Os Primeiros Momentos da Rêde de Viação Sul Mineira

a) De 6 de Abril a 1.º de Outubro de 1922.
b) Estado das Estradas quando recebidas pelo Governo de Minas.
c) O Regulamento da Estrada.
d) A Associação Beneficente e Cooperativa Rêde Sul Mineira.

a) DE 6 DE ABRIL A 1.º DE OUTUBRO DE 1922

Celebrado o contrato de 6 de Abril de 1922, os Srs. Drs. Alberto Alvares e José Carneiro de Rezende ainda continuaram na direção da Rêde, até 1.º de Outubro desse ano, dia em que o Dr. Ismael Coelho de Souza tomou posse do cargo de Diretor.

b) ESTADO DAS ESTRADAS QUANDO RECEBIDAS PELO GOVERNO DE MINAS

Foi esta a impressão que teve o distinto engenheiro Ismael Coelho de Souza, primeiro Diretor da Rêde de Viação Sul Mineira, a respeito do estado em que se achavam as estradas arrendadas, em Outubro de 1922 :

> "Póde-se dizer, sem erro, que era quasi de fallencia o estado de seus serviços, pois, sem recursos materiaes, reduzidas ao minimo as verbas mais essenciaes para o seu custeio durante alguns annos, outro não podia ser o estado de suas linhas, de seu material rodante e de tracção, e dahi soffrerem os serviços do trafego dependentes como são da boa ordem daquelles dois outros.
>
> As officinas e depositos, precisando de ampliação e de remodelação de suas machinas operatrizes, na maioria datando de 20 e 30 annos passados, não podiam ter o grão de efficiencia necessario para a reparação do material da Rêde, quasi todo em máo estado de conservação.
>
> Esse o aspecto da Rêde; de outro lado uma zona fertil, rica, prospera, activa, em pleno desenvolvimento, a pedir, a requerer transportes, que lhe

permittissem um crescimento correspondente aos seus recursos economicos os mais variados.

A tarefa, pois, que o Governo de Minas tinha a executar não era das mais faceis e nem daquellas que se resolvem dentro de periodos curtos".

c) O REGULAMENTO DA ESTRADA

Pelo Decreto n. 6.207, de 27 de Setembro de 1922, do Exmo. Sr. Presidente do Estado de Minas, foi aprovado o Regulamento da Estrada, que transcrevemos, a seguir:

"REGULAMENTO DA REDE SUL MINEIRA

I

DA ORGANIZAÇÃO DE SERVIÇO

Art. 1.º — Os serviços da Rêde Sul Mineira, arrendada ao Estado de Minas Geraes, por contracto de 6 de Abril de 1922, de accôrdo com as clausulas constantes do decreto federal n.º 15.406, de 22 de Março de 1922, abrangem não só o trafego das linhas enumeradas na clausula I e das que ás mesmas se incorporarem segundo o disposto na clausula II do referido decreto, como tambem o estudo, projecto e construcção de quaesquer prolongamentos, ramaes ou obras novas.

Art. 2.º — Estes serviços constituem um ramo especial da administração do Estado, com individualidade propria, sendo fixados no orçamento do Estado apenas os algarismos globaes da receita e da despesa.

Art. 3.º — As despesas da estrada, com excepção das mencionadas na clausula III do alludido decreto federal n. 15.406, serão feitas com a propria renda, que, sob a fiscalização do Governo do Estado, será depositada num banco e nelle movimentada conforme as disposições deste regulamento.

Art. 4.º — Os serviços da Rêde Sul Mineira serão superintendidos por um director de livre escolha do governo, auxiliado por tres chefes de divisão, nomeados sob proposta do director.

Art. 5.º — O director, immediatamente subordinado ao Secretario da Agricultura, proporá tambem a este a nomeação dos engenheiros residentes, do chefe da contabilidade, do almoxarife e do thesoureiro da estrada e admittirá livremente os demais empregados.

Art. 6.º — Todo o pessoal empregado na Rêde Sul Mineira será considerado provisorio e poderá ser dispensado "ad nutum".

II

DA DIRECÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Art. 7.º — Os serviços da Rêde Sul Mineira serão distribuidos pelas quatro divisões seguintes :

1.ª divisão — administração central ;
2.ª divisão — trafego ;
3.ª divisão — locomoção ;
4.ª divisão — linha e edificios.

III

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Art. 8.º — A' primeira divisão compete o expediente concernente ao serviço das seguintes secções: secretaria e archivo ; contabilidade; contadoria ; estatistica ; typographia ; thesouraria e pagadoria ; almoxarifado.

IV

TRAFEGO

Art. 9.º — A' segunda divisão competem os serviços de estações ; movimento; telegrapho e illuminação, bem como a applicação das medidas que garantam a segurança, ordem e efficiencia dos mesmos serviços.

Art. 10.º — Estes serviços ficarão a cargo de um escriptorio central, da inspectoria de movimento, da inspectoria do telegrapho e illuminação e do pessoal dos serviços dos trens e das estações.

V

LOCOMOÇÃO

Art. 11.º — A' terceira divisão compete a conservação, reparação e fabricação do material de tracção e de transporte.

Art. 12.º — Os serviços desta divisão distribuir-se-ão por um escriptorio central, com o necessario pessoal para a administração externa, tracção e recebimento de lenha, e pelas officinas e depositos necessarios ao serviço.

VI

LINHA E EDIFICIOS

Art. 13.º — A' quarta divisão compete a conservação ordinaria e extraordinaria da linha e edificios e a execução das obras novas na parte em trafego da estrada.

Art. 14.º — Os serviços serão distribuidos pelo escriptorio central em Cruzeiro e pelas residencias, cujo numero e séde serão fixados pelo governo, de accôrdo com as necessidades do serviço e mediante proposta do director.

VII

DO PESSOAL

Art. 15.º — O cargo de director será confiado a engenheiro de experiencia e capacidade profissional comprovadas na pratica de serviços congeneres.

Art. 16.º — Para os cargos de chefes de divisão e engenheiros residentes serão nomeados profissionaes que tenham a necessaria idoneidade e pratica do serviço.

Art. 17.º — Para os demais logares só poderão ser nomeadas ou admittidas pessoas que provem ter perfeita saúde, bom procedimento e aptidão para o emprego.

Art. 18.º — Serão nomeados por decreto o director; por portaria do Secretario da Agricultura, os chefes de divisão, engenheiros residentes, chefe da Contabilidade, almoxarife e thesoureiro ; por acto do director, todos os outros empregados.

Art. 19.º — O provimento dos cargos que vagarem, salvo os cargos technicos e os de nomeação do governo, dar-se-á sempre que fôr possivel por accesso dos cargos immediatamente inferiores, attendendo-se convenientemente ao merecimento e á antiguidade.

VIII

RECEITA E DESPESA

Art. 20.º — A receita da Rêde Sul Mineira será constituida por todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas e provenientes do trafego das estradas arrendadas, de accôrdo com a clausula IV, do decreto n. 14.598-A, de 31 de Dezembro de 1920.

Art. 21.º — Toda a arrecadação feita pela Estrada será, quinzenalmente, recolhida ao Banco que fôr designado pelo governo.

Art. 22.º — A contabilidade da Estrada fará dentro de 30 dias a discriminação da renda de trafego mutuo e da arrecadação de impostos federal e estadual para o governo providenciar sobre a entrega dos respectivos saldos.

Art. 23.º — O Banco fornecerá mensalmente ao thesoureiro da Rêde, mediante requisição do director, a quantia necessaria ao pagamento do pessoal, conforme o quadro approvado pelo governo federal, e as importancias precisas para despesas certas de custeio da estrada, previamente autorizadas pelo governo do Estado.

O Banco fornecerá tambem mensalmente a quantia necessaria para as despesas miudas e de prompto pagamento, até o maximo que o governo fixar.

Art. 24.º — O pagamento de outra qualquer despesa será effectuado pelo Banco com ordem do governo.

Art. 25.º — As despesas de custeio da Rêde serão constituidas :

a) — pelos vencimentos e salarios pagos ao pessoal e pelo custo dos materiaes dos serviços de trafego da estrada, inclusive conservação ordinaria da linha e suas obras de arte, dos edificios e dependencias, dos machinismos e utensilios e ferramentas das officinas e das turmas, e do material rodante ;

b) — pelas proprias de seguro e de accidentes nas estradas ; tambem as indemnisações provenientes de roubos e incendios ou avarias e destruições quaesquer ;

c) — pelas resultantes de ampliações e alterações em edificios ou dependencias; pelas de prolongamento de desvios, postos de embarque de animaes e em geral pelas de obras novas de pequeno custo, autorisadas pelo governo federal.

Art. 26.º — Serão pagas pelo Thesouro do Estado :

a) — as despesas de applicação exclusiva nos melhoramentos a que se refere a clausula III, do decreto n. 15.406, de 22 de Março de 1922.

b) — outras despesas que o governo do Estado resolver fazer e o governo federal autorisar por esta conta depois de esgottado o fundo especialmente destinado aos melhoramentos acima indicados.

Art. 27.º — Estas despesas de apparelhamento da estrada serão levadas á conta de capital á vista dos documentos comprobatorios opportunamente exhibidos em tomada de contas regular.

IX

DISPOSIÇOES GERAES

Art. 28.º — A séde da administração da estrada será em Cruzeiro ou em outra cidade servida pela Rêde Sul Mineira, conforme o governo julgue necessario á boa marcha dos serviços.

Art. 29.º — As attribuições de todos os cargos, bem como a materia de faltas, licenças, férias e penalidades do pessoal, ordem e tempo de trabalho serão reguladas em instrucções baixadas pela Directoria e approvadas pelo governo.

Art. 30.º — Todos os empregados que arrecadarem dinheiro ou tiverem objectos ou valores sob sua guarda, prestarão uma fiança correspondente á importancia da responsabilidade e fixada pelo governo.

Art. 31.º — Até o dia 31 de Março o director apresentará ao Secretario da Agricultura o relatorio do anno anterior, bem como o orçamento da receita e despesas provaveis para o anno financeiro seguinte, separadamente por semestre.

Art. 32.º — Os vencimentos dos empregados constarão de tabella que será organisada depois que o governo federal approvar o quadro do pessoal.

Secretaria da Agricultura, em Bello Horizonte, aos 27 de Setembro de 1922 — DANIEL SERAPIÃO DE CARVALHO, Secretario da Agricultura".

d) A ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE E COOPERATIVA REDE SUL MINEIRA

Em 29 de Março de 1922, foi fundada, na cidade de Cruzeiro, a Associação Beneficente e Cooperativa Rêde Sul Mineira, que funciona, regularmente, até hoje. E' constituida por numero ilimitado de socios, que só podem ser empregados ou funcionarios da Estrada.

O capital da Associação é de Rs. 300:000$000, representado por 24.000 quotas do valôr de Rs. 12$500 cada uma.

E' administrada por uma Diretoria, composta de um Presidente, um Vice-Presidente, um Secretario e um Tesoureiro, eleita de 3 em 3 anos; para elegê-los, ha um conselho vitalicio denominado "Egregio Conselho", composto de 24 membros, eleitos dentre os associados por maioria de votos. Ha tambem um Conselho Fiscal, composto de 5 membros, sendo 4 eleitos de 3 em 3 anos pelo "Egregio Conselho" e o quinto desiggnado pelo Diretor da Estrada.

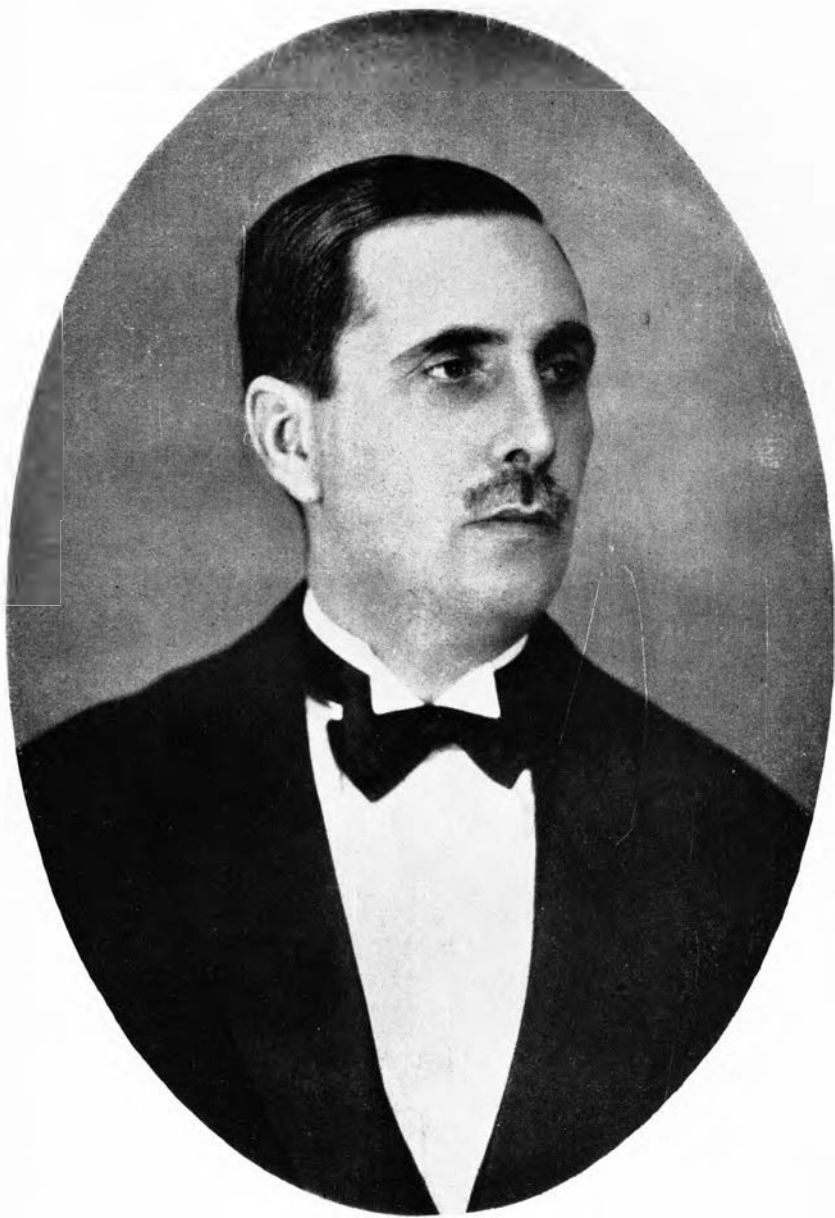
Os primeiros Estatutos foram aprovados pela Assembléa Geral dos associados, realisada em 17 de Junho de 1923 e os que estão em vigôr atualmente foram reformados pela Assembléa Geral extraordinaria de 11 de Setembro de 1927.

A Associação tem os armazens de Cruzeiro, Soledade, Três Corações, Itajubá e Barra do Piraí e todo o seu serviço de escrituração e correspondencia é confeccionado na sua Contabilidade, situada em Cruzeiro.

A Associação dá ainda a todos os seus associados assistencia médica, hospitalar e dentaria e tem duas bem montadas farmacias em Cruzeiro e Soledade.

XV

A ADMINISTRAÇÃO ISMAEL DE SOUZA

Contadoria Central Ferroviaria. – Quadro do pessoal. – Caixa de Aposentadoria. – Aparelhamento da Estrada. – Transportes em geral. – Armazem Regulador. – Outros melhoramentos principais. – Auxiliares diretos dessa Administração. – Contratos lavrados.

Dr. Ismael Coelho de Souza.

Diretor desta Estrada em 1922 - 1924

XV

"A Administração Ismael de Souza"

Esse talentoso e distinto engenheiro, homem de reconhecido valôr, tomou posse do cargo de Diretor da Rêde de Viação Sul Mineira no dia 1.º de Outubro de 1922.

Cumprindo o disposto na clausula VIII do contrato de arrendamento, o Governo de Minas apresentou, em 1922, ao Federal, o novo plano de revisão de tarifas da Rêde.

Esse plano foi aprovado por portaria de 4 de Janeiro de 1923, do Exmo. Sr. Ministro da Viação ; e as novas tarifas entraram em vigôr a 17 de Abril do mesmo ano.

O Dr. Ismael, entretanto, era partidario de uma nova revisão de tarifas, porque este plano aprovado em 4 de Janeiro de 1923 não abrangeu a todas as classes de mercadorias, mas tratou apenas daquelas cujos transportes eram feitos por preços irrisorios.

CONTADORIA CENTRAL FERROVIARIA — Esse Diretor ordenou ao então Contador da Rêde Sr. Sergio Lopes que iniciasse um estudo para estabelecer o trafego mutuo entre as estradas de ferro que se entroncavam diretamente ou por meio de uma terceira estrada. Viu-se logo que esse acôrdo era bastante que prevalecesse entre a Central, a Oeste, a Leopoldina e a Rêde. Já se previam, com o aquiescimento dessas estradas, as vantagens enormes para os produtores ou expeditores do Estado de Minas.

Desse estudo teve ciencia a Central, que tomou a iniciativa de convidar as demais estradas e dar conhecimento do fato ao Exmo. Sr. Ministro da Viação. Este titular, não só aprovou tal resolução, como tambem lhe dispensou todo o seu valioso apoio.

Depois de sucessivas reuniões e demarches, foi creada, afinal, em 25 de junho de 1924 (decreto n.º 16.511) a Contadoria Central Ferroviaria, com o encargo de liquidar as contas de trafego mutuo das estradas de ferro de propriedade da União ou por ela fiscalisadas, entre si e com outras, e representar aquelas perante a Contadoria Central de S. Paulo. A sua séde é na Capital Federal e é constituida e custeada pelas estradas de ferro : Central do Brasil; Leopoldina; Estradas de Ferro Sul de Minas, Oeste de Minas e Paracatú (hoje unificadas sob o nome de Rêde Mineira de Viação); Vitoria a Minas; Terezopolis e Maricá. A Inspetoria Federal das Estradas tambem faz parte da Contadoria Central Ferroviaria.

O seu Regulamento foi aprovado pelo Decreto n.º 16.511, de 25 de Junho de 1924, e ela foi creada para dar execução ao artigo 137 do decreto n.º 15.673, de 7 de Setembro de 1922.

Não é preciso repetir aqui as vantagens dessa instituição de que faz parte a nossa Estrada, a quem, aliás, coube a honra da lembrança de sua fundação e das bases do seu estudo.

QUADRO DO PESSOAL — No dia 1.º de Maio de 1923 entrou em vigôr um novo quadro do pessoal. A situação deste, antes, era realmente precaria, e o Dr. Ismael, que, democraticamente, convivia no meio de seus subalternos e que assistia de perto ás suas dificuldades e aperturas, achava que esse aumento não veio ainda corresponder á dedicação e aos sacrificios dos recem-contemplados. E prometeu apresentar ao Sr. Secretario da Agricultura uma nova proposta de aumento, logo que o acrescimo das rendas o permitisse.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES — O Decreto n.º 4.682, de 24 de Janeiro de 1923, creou, em cada estrada de ferro do Brasil uma caixa de aposentadoria e pensões para os respectivos empregados.

A nossa foi instituida em 21 de Abril de 1923. Esse notavel melhoramento veio causar a mais jubilosa impressão no seio de todo o pessoal. E' uma instituição que tem prestado os melhores serviços, não só premiando o trabalho perseverante de antigos ser-

vidores da Estrada com a aposentadoria, como tambem distribuindo milhares de outros beneficios aos empregados e suas familias. Além disso, dá assistencia medica a todo o pessoal e custeia todas as despêsas oriundas de acidentes de trabalho sofridos por seus associados.

APARELHAMENTO DA ESTRADA — Disse o Dr. Ismael de Souza em seu relatorio de 1923 :

> "O apparelhamento das estradas se vai fazendo com acquisição de trilhos, locomotivas, carros, vagões e machinas operatrizes para as officinas e depositos, á medida que os recursos financeiros vão permittindo.
>
> O primeiro credito aberto em 5 de Outubro de 1922, na importancia de Rs. 3.500:000$000, para occorrer ás despezas no anno de 1923, foi reforçado mais tarde por outro, na importancia de Rs. 2.000:000$000, aberto pelo decreto de 21 de Dezembro de 1922, o qual já no fim do anno era insufficiente para pagamento dos compromissos assumidos.
>
> Infelizmente, a crise cambial veiu surprehender-nos justamente no inicio de nossas compras nas praças européas e americanas do nórte, obrigando-nos a gastos muito maiores por termos de realisar pagamentos quando o nosso cambio estava abaixo de 5 d., regulando o dollar a 12$000. Além disso, a incerteza reinante nas praças européas, receiosas de uma nova guerra em virtude da occupação do Rhur pela França e a correspondente cessação da actividade allemã, elevaram de muito os preços de todos os materiaes".

O Exmo. Sr. Ministro da Viação, por portaria de 4 de Abril de 1923, aprovou as instruções para o serviço de tomada de contas das estradas de ferro de concessão federal.

Por aviso n. 92, de 27 de Junho de 1924, foram aprovadas as clausulas do contrato de trafego direto entre a Rêde de Viação Sul Mineira e a Cia. Mogiana (Diario Oficial de 28 de Junho de 1924).

Por portaria de 14 de Novembro de 1924, foi aprovado um novo quadro do pessoal da Rêde e respectivos vencimentos, em substituição ao aprovado pela portaria de 4 de Janeiro de 1923, modificada pela de 11 de Novembro do mesmo ano (Diario Oficial de 12 de Dezembro de 1924).

TRANSPORTES EM GERAL — No principio dessa administração, o estado da linha era máu e o material rodante e de tração insuficiente. Não se podia, pois, exigir um serviço regular de transportes. As chuvas copiosas que cairam em 1923 e 1924 ainda vieram agravar mais esse estado de cousas.

Sendo as linhas, quasi na sua totalidade, lastradas a terra, tornou-se impraticavel qualquer trabalho de nivelamento e melhoria.

Foram inumeros os descarrilamentos e eram quasi diarias as interrupções do trafego.

No ultimo periodo da gestão, essa situação da linha havia melhorado bastante, porque, até o fim de 1924, foram substituidos 172.840 quilometros de trilhos.

A falta de material rodante, porém, sempre se fez sentir com grande intensidade. As mercadorias se acumularam nos armazens, principalmente em Cruzeiro, por causa da importação recebida da Central do Brasil.

Muito digno de nota foi o extraordinario desenvolvimento do movimento de passageiros transportados, cujo numero, que foi de 524.000 em 1918, se elevou a 867.788 em 1923. E a Rêde, para fazer esse transporte, apenas dispunha de 20 carros de 1.ª classe, 16 de 2.ª e 14 mixtos.

ARMAZEM REGULADOR DE CRUZEIRO — Em Dezembro de 1923, foi iniciada a construção do Armazem Regulador de Cruzeiro.

Mais adiante, em capitulo especial, trataremos desse assunto.

OUTROS MELHORAMENTOS PRINCIPAIS — Inaugurou-se a estação de Nogueira e foram instalados o posto telegrafico de Raul Soares e a parada Santa Helena.

Substituiram-se aparelhos telegraficos avariados nas estações e reformaram-se varias centenas de baterias.

Foram instalados aparelhos telefonicos e reformadas linhas telegraficas. Fizeram-se instalações de luz eletrica em muitas estações que eram iluminadas a querozene. Foram reparados relogios de parede e de ronda e adquiridas maquinas para as Oficinas e Depositos.

Foram substituidos dormentes, construidos boeiros, reparadas cercas, substituidas caixas dagua, reformadas estações.

OS AUXILIARES DA ADMINISTRAÇÃO ISMAEL DE SOUZA — Os auxiliares diretos do Dr. Ismael Coelho de Souza foram os Srs. ·

CHEFE DA LOCOMOÇÃO :

Dr. Oswaldo Lindberg
Dr. Edgar Werneck

CHEFE DO TRAFEGO :

Felippe Ginefra Sobrinho

CHEFE DA LINHA

Rodolpho Valadão
Dr. Francisco Sanches

AJUDANTE DA LOCOMOÇAO

Dr. José de Oliveira Marques
Dr. Renato Wood

AJUDANTE DO TRAFEGO

Emil Oestereich

AJUDANTE DA LINHA

Dr. Mario Albergaria Santos
Dr. Mario Gravestein Borges

SECRETARIO DA ESTRADA

Murillo de Campos

CHEFE DA CONTABILIDADE

Henrique Monteiro de Azevedo

CONTADOR

Sergio Lopes

ALMOXARIFE

Custodio Werkaizer

TESOUREIRO

Eduardo Luz.

PRINCIPAIS CONTRATOS ASSINADOS NA ADMINISTRAÇÃO ISMAEL DE SOUZA

No dia 6 de Novembro de 1922, foi celebrado o acôrdo entre a Rêde de Viação Sul Mineira e o Sr. Altivo Halfeld, para colocação, por parte deste, de quadros de anuncios nas estações e cartazes ou placas nos carros de passageiros da Rêde.

Em 25 de Março de 1924, foi assinado o termo de acôrdo entre a Rêde e a Cia. Viação Ferrea Trespontana, pelo qual aquela concedia permissão a esta para que os seus trens trafegassem nas linhas da Rêde, entre o quilometro 242 - 384 e a estação de Espera, enquanto durasse a concessão da Trespontana.

XVI

A ADMINISTRAÇÃO ABRAÃO LEITE

Aquisição de material rodante. – Substituição de trilhos e dormentes. – Novas tarifas. – Contrato com a E. F. Machadense. – Inaugurações. – Auxiliares diretos dessa Administração. – Outros contratos lavrados. – Escola da Estrada.

Dr. Abraão de Oliveira Leile,

Diretor desta Estrada em 1925 - 1926

XVI

"A Administração Abraão Leite"

Esse ilustre engenheiro foi nomeado no dia 3 de Janeiro de 1925 e tomou posse no dia 6 do mesmo mês.

O trafego estava sendo feito com dificuldade e por isso o Exmo. Sr. Secretario da Agricultura do Estado de Minas autorizou imediatamente a compra de 20 vagões fechados, para mercadorias, e 10 para inflamaveis. Tais veículos entraram logo em serviço e em Agosto estavam normalizados os transportes.

A linha foi reformada, iniciando-se a substituição de trilhos e dormentes e reparação de obras darte e edificios.

Em virtude da creação da Contadoria Central Ferroviaria, foram postas em vigôr as novas tarifas, em 15 de Setembro de 1925. Essas tarifas sofreram algumas reduções, que foram aprovadas em 1.º de Dezembro desse ano.

No fim do ano de 1926, segundo e ultimo da Administração Abraão Leite, a extensão das nossas linhas telegraficas era de 2.173 quilometros e a das linhas telefonicas era de 23.500 metros.

Nesse ano foram adquiridas e instaladas 15 maquinas operatrizes.

Em 31 de Dezembro de 1926, tinhamos 110 locomotivas, 109 carros e 914 vagões.

A extensão das nossas linhas em trafego, nessa data, era de 1.280Kms.026.

Por contrato firmado com a Estrada de Ferro Machadense, foi entregue á Rêde o trecho de Alfenas a Caiana, com a extensão de 26Kms.034.

Foi inaugurado o trecho de Cervo a Lavras, com 38Kms.980.

Construiram-se, em 1926, desvios na extensão de 1.760 metros.

O numero de funcionarios da Estrada, em 31 de Dezembro de 1926, atingia a 3.572.

OS AUXILIARES DA ADMINISTRAÇÃO ABRAÃO LEITE — Os auxiliares diretos do Dr. Abraão de Oliveira Leite foram os Srs. :

CHEFE DA LOCOMOÇÃO :
Dr. Melitão José de Castro Souza

CHEFE DO TRAFEGO :
Felippe Ginefra Sobrinho
Antonio Pinto da Silva
Dr. Silvio Magalhães Lustosa.

CHEFE DA LINHA :
Dr. Francisco Sanches
Dr. Mario Gravestein Borges.

AJUDANTE DA LOCOMOÇÃO:
Dr. Silvio Magalhães Lustosa

AJUDANTE DO TRAFEGO:
Emil Oestereich

SECRETARIO DA ESTRADA:
Murillo de Campos

CHEFE DA CONTABILIDADE:
Henrique Monteiro de Azevedo

CONTADOR:
Francisco Feital
José Barbosa Vasques

ALMOXARIFE:
Custodio Werkaizer.

TESOUREIRO:
Eduardo Luz
Eduardo Campos.

PRINCIPAIS CONTRATOS ASSINADOS NA ADMINISTRAÇÃO ABRAÃO LEITE

No dia 23 de Fevereiro de 1925, foi assinado entre a Rêde de Viação Sul Mineira e a Companhia Estrada de Ferro S. Gonçalo do Sapucaí, o contrato para a construção da linha, respectivas obras darte, edificios necessarios e exploração do trafego dessa Companhia, pela Rêde.

Pelo termo de acôrdo de 1.º de Junho de 1925, a Rêde concedeu aos Srs. Magalhães, Travassos & Cia. autorização para fazerem o cruzamento da nossa linha pela Estrada de Ferro Central do Brasil, para um desvio da cerâmica dos concessionarios, proximo á estação de Santana.

Em 25 de Novembro de 1925, foi lavrado o convenio entre a Rêde e a Estrada de Ferro Machadense, para o trafego, por parte da primeira, nas linhas desta ultima.

No dia 8 de Dezembro de 1925, foi assinado o termo de fiança (Rs. 150:000$000), para a execução do contrato de 23 de Fevereiro de 1925, entre a Rêde e a Cia. Estrada de Ferro S. Gonçalo do Sapucaí.

A "ESCOLA MELO VIANA" — No dia 12 de Fevereiro de 1926, foi fundada, em Cruzeiro, a "Escola Melo Viana", contendo cursos para os empregados e filhos de empregados da Estrada.
Esse estabelecimento de ensino, base de uma "Escola Profissional" da Estrada, tem como patrono o Dr. Fernando de Melo Viana, que era, na ocasião de sua fundação, o Presidente do Estado de Minas Gerais.
O seu primeiro Professor foi o Sr. Tycho Brahe de Araujo Machado, que se exonerou em Junho de 1927, quando foi substituido pelo Sr. Vasco de Castro Lima, que ainda se conserva á frente da Escola.
A Estrada, por conta do Estado de Minas, custeia todas as despêsas: gratificação ao professor, aluguel da casa em que funciona a Escola e material escolar para os alunos.
Atualmente, a Escola conta com 145 alunos matriculados, distribuidos por três cursos:

A) mais adiantados
B) adiantamento médio
C) alfabetização.

A frequencia é de 90% e as aulas são diarias.

XVII

A ADMINISTRAÇÃO BAÊTA NEVES

XVII

"A Administração Baêta Neves"

No periodo de 21 de Novembro de 1926 a 3 de Janeiro de 1927, esteve á testa da Rêde de Viação Sul Mineira, em comissão, o Engenheiro Lourenço Baêta Neves, então Diretor de Viação e Obras Publicas do Estado de Minas.

Esse ilustre engenheiro quasi que se limitou apenas a aguardar a nomeação e posse do seu substituto efetivo, e para isso conservou tudo como havia encontrado, só despachando o expediente comum e resolvendo os casos de urgente solução, que importassem na segurança e regularidade do trafego da Estrada.

Soube resolver com habilidade os problemas que encontrou e foram aparecendo no curso de sua curta gestão.

O Estado supriu a sua administração com a quantia de 2.000:000$000, para pagamento de contas reputadas de mais urgencia.

Foram prosseguidas as obras que já estavam iniciadas.

O trafego foi feito com regularidade, até meados de Dezembro de 1926, quando caíram chuvas torrenciais, que vieram prejudicá-lo de tal forma, que, por alguns dias, foram suspensos os trens de quasi todas as linhas.

No dia 3 de Janeiro de 1927, passou o Dr. Lourenço Baêta Neves a administração da Estrada ao Diretor efetivo, Dr. Antonio Nogueira Penido.

O Dr. Baêta Neves conservou todo o pessoal nos respectivos logares, sem fazer promoção ou preenchimento de vagas, a não ser a de Chefe de Locomoção, deixada pelo Dr. Melitão José de Castro Sousa. Foi, então, designado para exercer esse cargo, interinamente, o Engenheiro Paulo de Andrade Costa, da Secretaria da Agricultura.

Foi posto tambem á disposição da Diretoria da Estrada o Sr. Francisco Miranda, que veio exercer as funções de Oficial de Gabinete do Diretor. Recolhendo-se ele, porém, á Secretaria da Agricultura, foi substituido pelo Sr. Alfredo Baêta Neves.

XVIII

DE 1922 A 1926

Periodo que abrangeu as Administrações "Ismael de Souza",
"Abraão Leite" e "Baêta Neves".

XVIII

"De 1922 a 1926"

Periodo que abrange as administrações "Ismael de Souza" "Abrahão Leite" e "Baêta Neves"

PEQUENA APRECIAÇÃO

Em Mensagem, o Presidente Raul Soares declarou que uma das preocupações principais do seu Governo havia sido o fiel cumprimento que deu ao contrato de 6 de Abril de 1922, procurando dotar o Sul de Minas de um bom serviço de transportes.

Na realidade, antes mesmo de tomar posse do cargo, aquele notavel estadista incumbiu ao Dr. Daniel de Carvalho, Secretario da Agricultura do seu Governo, de organizar os serviços desta Estrada, pois a sua péssima situação já provocára reclamações e comentarios desfavoraveis da Inspetoria Federal das Estradas e do proprio Ministro da Viação, Dr. Pires do Rio.

O estado precario em que se achava a nossa Estrada, já vimos em capitulo anterior.

Em um pequeno periodo de tempo, não era possivel fazer milagres. O problema de reorganização da Estrada foi sendo resolvido dentro do possivel.

Foi logo aprovado o Regulamento da Estrada.

O Governo de Minas convidou para dirigir a Estrada o Dr. Ismael Coelho de Sousa, Chefe do Movimento da Central do Brasil, que já havia sido Consultor Técnico do Ministerio da Viação. Substituiu-o, depois, o Dr. Abraão de Oliveira Leite, Engenheiro da E. F. Oéste de Minas.

A Rêde de Viação Sul Mineira constituiu-se uma repartição subordinada á Secretaria da Agricultura do Estado de Minas, desde que foi afastada a hipótese de ser entregue a uma empresa particular.

O contrato de arrendamento, como vimos atrás, foi assinado em 6 de Abril de 1922. Desde logo, foi notada a necessidade de ser revisto.

Quatro dias depois (10 de Abril de 1922) foi assinado um contrato com o Rio Grande do Sul em muito melhores condições. E' sabido que aquele grande Estado sulino nada havia empregado na Viação Ferrea Rio Grandense, enquanto que Minas tinha invertido na Rêde 27.014:780$368, depois de ter desistido do direito de reversão da Estrada de Ferro Sapucaí.

As 39.685 apolices entregues ao Tesouro de Minas, nem ao menos chegaram para pagar as dividas : só o resgate das dividas externas absorveu 25.376. As restantes não poderiam chegar, evidentemente, para pagar as dividas internas, que montavam, aproximadamente, a 12.000:000$000.

Com essas apolices, portanto, o Estado não podia contar para a realização do aparelhamento da Estrada, e, assim, foi obrigado a fazê-lo á sua custa.

Além desta, havia outras anomalias no contrato de 1922. Basta dizer que Minas não teve o mesmo regime que teve o Rio Grande do Sul, da divisão da renda liquida em duas partes iguais.

Com a creação da Contadoria Central Ferroviaria, ficou resolvido o problema do trafego mutuo entre as estradas que se entroncavam, diretamente, ou por intermedio de uma terceira, com a nossa Estrada.

Os vencimentos do pessoal precisavam ser aumentados. O Governo Federal, porém, interessado na renda liquida da Estrada, deveria aprovar o aumento e, para que não pudesse haver duvida na concessão pretendida, foram aumentadas as tarifas na parte em que os fretes eram muito baixos. Foi o bastante, pois a portaria de 4 de Janeiro de 1923 aprovou o quadro do pessoal. Esse aumento atingiu apenas aos funcionarios de menor categoria, que eram os mais prejudicados.

Aparelhamento. — Pela clausula III do Contrato de 1922, o Estado de Minas obrigou-se a realizar, á sua custa, obras e fornecimentos até 14:000$000 por quilometro de toda a extensão da Estrada. Sendo a extensão da Rêde de 1.412 quilometros, a importancia a dispender seria de 15.988:000$000 ; e até principios de 1925 foram gastos 13.621:809$475 com o aparelhamento. O saldo de 2.366:190$525 não era demais para atender á despesa referente ao material encomendado e ainda não pago naquela data.

Em 27 de Fevereiro de 1925, o Exmo. Secretario da Agricultura do Estado de Minas comunicou ao Exmo. Sr. Ministro da Viação que já havia dado cabal desempenho á obrigação assumida nas clausulas III e IV. Acrescentou que, ainda assim, a Estrada estava longe de ficar aparelhada para atender ás necessidades da zona, mas que o Estado estava disposto a fazer os gastos necessarios, em vista da precaria situação financeira da União, uma vez que ficasse esclarecido "o modo pelo qual devia ser compreendida a conta de capital de que trata a letra *b* da clausula VII do contrato, visto não estar explicita a forma do reembolso do capital empregado".

Nesse oficio de 27 de Fevereiro de 1925, o Secretario da Agricultura terminou alvitrando a adoção, aqui, do regime disposto no contrato de arrendamento da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul (Cl. XII) ; isto é, "que no caso de rescisão do contrato, ou ainda por expiração do prazo de arrendamento, seja o Estado de Minas Gerais indenizado das despêsas efetuadas por conta de capital, pagando a União a diferença entre o que o Estado houver dispendido pela conta de capital e a renda liquida que houver recebido durante o periodo decorrido".

Em 14 de Março do mesmo ano, o Exmo. Sr. Ministro da Viação respondeu a esse oficio, declarando estar de acôrdo com a interpretação nele dada á letra *b* do n.º 1 da clausula VII.

Assim, foram, imediatamente, adquiridos da Cia. Mineração e Metalurgia Brasil 30 vagões (20 para mercadorias e 10 para inflamaveis) e foi aberta concorrencia para aquisição de outros materiais. Foram aceitas as propostas de Soares de Sampaio & Cia. Ltda., para 1 carro-salão, 4 de 1.ª classe, 4 carros mixtos, 40 vagões e 50 estrados ; de M. Almeida & Cia., para 10 carros de 2.ª classe e 4 de bagagem-correio ; e de Mario Simonsen, para 160 vagões, 40 pranchas e 50 estrados. O material encomendado á Cia. Mineração e Metalurgia Brasil importou em 490:000$000 ; as despêsas com a aquisição do material das três firmas concorrentes vencedoras em 5.485:764$000, fóra as despêsas de cáis do pôrto, fretes, montagem, etc.

Foram adquiridos ainda mais 8 locomotivas, 590 quilometros de trilhos com os respectivos accessorios e 40 cruzamentos completos.

A respeito desse assunto foi trocada entre o Exmo. Sr. Secretario da Agricultura do Estado de Minas e o Exmo. Sr. Ministro da Viação a correspondencia que consta do seguinte topico do relatorio de 1922-1926, apresentado pelo primeiro ao Exmo. Sr. Presidente do Estado de Minas :

"APPARELHAMENTO — O governo do Estado, ao tomar em arrendamento a Rêde Sul Mineira, com o proposito de tiral-a da situação ruinosa em que se achava, assumiu, em virtude da clausula terceira do contracto assignado em 6 de abril de 1922, o pesado encargo de dispender de seus cofres para apparelhamento da Estrada até a quantia de 14 contos de réis, em media, por kilometro, de maneira a collocal-a no ponto de efficiencia exigido pelo grande desenvolvimento da zona, cujas necessidades de transporte crescem dia a dia.

Para realizar esses melhoramentos, o Estado dispunha de tres annos, a contar da data do contracto.

De abril a dezembro de 1922 o Estado dispendeu com a Rêde a importancia de 2.931:395$666.

A lei orçamentaria de 1923 consignou para o mesmo fim a verba de 3.500:000$000, mas se verificou depois ser insufficiente essa quantia para accudir ás multiplas e ina-

diaveis necessidades dessa Estrada. Afastada a idéia de um emprestimo para custear as obras, em vista de melhoria da situação financeira, foi, então, pelo decreto 6.437, de 21 de dezembro de 1923, aberto o credito especial de 2.000:000$000 para reforço daquella verba.

Com esses novos recursos não puderam ainda ser attendidas todas as exigencias do serviço : o trafego reclamava augmento e melhoria de material de tracção e transporte ; urgia a substituição de trilhos, já gastos em varios trechos ; as officinas exigiam completa remodelação. Deliberou, então, o governo abrir um novo credito especial, de 8.054:604$834, o que foi feito pelo decreto 6.577, de 14 de abril de 1924.

Pelo contracto, o Estado se comprometteu a empregar no apparelhamento da Rêde a somma de 15.988:000$000, mas o plano completo de apparelhamento que organizou e submetteu á approvação do governo federal subiu á importancia de 16.672:540$000.

O plano previa a acquisição de 23 locomotivas, tendo sido, porém, de accordo com o governo federal, adquiridas as seguintes : 9 do typo "Consolidation", 6 do typo "Ten Wheel", 6 do typo "Pacific" e 2 do typo "Mikado".

Além dessas, duas foram construidas nas officinas da Estrada e uma, do typo "Consolidation", o Estado recebeu da extincta Companhia. Ao todo, foram postas em trabalho 26 locomotivas, no periodo de 1922 a 1925.

Nesse mesmo periodo foram adquiridos 1.220 kilometros de trilhos, com os respectivos accessorios e cruzamentos, 4 carros de 1.ª classe para passageiros, 6 carros para transporte de gado e 14 vagões para mercadorias, tendo sido construidos nas officinas da Estrada 5 carros de 1.ª classe, 6 de 2.ª, 5 carros mixtos, 6 de bagagem-correio, 34 vagões para transporte de gado, 40 vagões fechados para transporte de mercadorias, serie LQ, 3 vagões fechados para mercadorias, serie OT, 2 vagões frigorificos, 55 pranchas, 12 vagões para transporte de suinos, 16 vagões para mercadorias, serie V, ficando em construcção 25 vagões para mercadorias, serie V.

O plano de apparelhamento, na parte relativa á acquisição de carros e vagões, está integralmente executado.

Já em 4 de junho de 1925 me dirigia o sr. Ministro da Viação, a proposito do cumprimento que o governo do Estado vinha dando ao compromisso assumido na clausula terceira do contracto de arrendamento, o seguinte officio :

"Rio de Janeiro, 4 de junho de 1925.

Tenho a satisfação de levar ao conhecimento de V. Excia. os seguintes dados relativos ao fundo instituido pela clausula VII do contracto celebrado entre o governo da União e o do Estado de Minas Geraes para arrendamento da Rêde de Viação Ferrea Sul Mineira, nos termos do decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922.

Pela clausula III do contracto, o arrendatario obrigou-se a realizar á sua custa obras e fornecimentos até o limite de 14:000$000 por kilometro de toda a extensão da rêde, a qual é assim discriminada na clausula I :

Linha tronco de Cruzeiro a Tuyuty e os ramaes de Campanha, Alfenas e Carmo da Cachoeira . . .	495	Kms.
Linha de Passa Tres, no Estado do Rio de Janeiro, ao Rio Eleuterio, nas divisas de Minas e S. Paulo	595	"
Ramal de Piranguinho a Paraisopolis	52	"
	1.142	

Sendo, pois, a extensão da rêde de 1.142 kilometros, importancia a dispender, na fórma da clausula III, será de 15.988:000$000.

Já tendo sido dispendida, como me informou a Inspectoria Federal das Estradas, a quantia de 13.621:809$475, ha um saldo de 2.366:190$525, que, segundo accrescenta aquella repartição, não será demais para attender ás despesas referentes ao material encommendado e ainda não pago, mas cujo custo não foi previamente fixado devido á variação da taxa cambial.

Congratulando-me com v. excia. pelo fiel cumprimento que vem, assim, dando ao contracto, o patriotico governo do Estado de Minas Geraes, aproveito a opportunidade que se me offerece para reiterar-lhe os meus protestos de elevada estima e distincta consideração. — (a) *Francisco Sá.*

Levando, porém, em conta, o grande desenvolvimento da zona e o consideravel augmento do trafego verificado depois que o Estado assumiu a administração da estrada,

bem depressa comprehendi que a simples acquisição dos poucos carros e vagões que ainda devia ser feita estava longe de resolver a crise dos transportes, não vindo siquer remedial-a.

Si, por um lado, o governo não devia e nem queria cruzar os braços ante essa situação difficil, por outro lado achava-se impossibilitado, pela letra do contracto, de resolver por si só a crise, de vez que já ultimara ou puzera em via de plena execução tudo quanto lhe cumpria fazer. Para sahir desse embaraço havia um unico caminho : um entendimento com o governo da União sobre a verdadeira interpretação da clausula VII, letra *b*, do contracto, cuja redacção obscura não esclarece a fórma do reembolso do capital que o Estado viesse a empregar no apparelhamento da estrada, depois de esgotado o fundo a isso especialmente destinado e a que se refere a letra *a* da mesma clausula, vale dizer, depois que o Estado, á sua custa exclusiva, houvesse, gasto, com obras e acquisições, a somma de quatorze contos de réis, em média, por kilometro da estrada arrendada.

Tendo v. excia. assim resolvido, dirigi em 27 de fevereiro de 1925, o seguinte officio ao sr. Ministro da Viação e Obras Publicas :

"Exmo. Sr. Dr. Francisco Sá, M. D. Ministro da Viação.

O Estado de Minas, arrendatario da Rêde de Viação Sul Mineira, em virtude do contracto de 6 de abril de 1922, já deu cabal desempenho á obrigação que assumiu na clausula III do referido ajuste, fazendo, dentro do prazo marcado na clausula IV, as obras e acquisições constantes do plano de apparelhamento approvado pelo governo federal e dispendendo somma muito superior áquella a que expressamente se comprομettera e que seria apenas de 14 contos, em média, por kilometro de linha arrendada.

Entretanto, o trafego da Rêde Sul Mineira tem se desenvolvido de modo auspicioso pelo progressivo desenvolvimento da zona e o material rodante, embora accrescido dos carros e vagões ultimamente adquiridos ou construidos pelo Estado, se mostra absolutamente insufficiente para as necessidades do trafego. A falta de material rodante se faz sentir agora com a maior intensidade, começando a causar prejuizos á zona e á estrada. Realmente, só a importação via-Cruzeiro exige para o serviço regular cerca de 100 vagões fechados, diariamente, porque a Central do Brasil leva todos os dias de 20 a 30 dos seus vagões, que representam 60 a 90 dos vagões de bitola estreita da Rêde e os restantes são utilizados pelo trafego local.

Augmentando tambem o transporte do gado, com a passagem pela Rêde do gado procedente da Mogyana, via Tuyuty, bem como o transporte de café, fumo, cereaes e aguas mineraes, é manifesta a falta de vagões para attender ás necessidades do trafego.

A falta de vagões está permittindo que algumas mercadorias procurem sahida pelas estradas de ferro vizinhas em vez de descerem até Cruzeiro, e com isso temos sensivel diminuição de frete, pelo menor percurso que essas mercadorias fazem nas linhas da Rêde Sul Mineira.

Ora, a falta de transporte tem dado logar a justas reclamações que o governo do Estado deseja ver quanto antes attendidas.

Entretanto, em face do contracto existente, o Estado já fez o que lhe competia fazer e foi mesmo muito além da obrigação pactuada.

Qualquer outra despesa a realizar-se com a acquisição de novo material rodante deverá ser feita pela União, mas poderá tambem ser feita pelo Estado, em face da precaria situação financeira da União, uma vez que se esclareça o modo pelo qual deva ser comprehendida a conta de capital de que trata a letra *b* da clausula VII do contracto, visto não estar explicita a fórma do reembolso do capital empregado.

Parece que a interpretação mais favoravel á União será adoptar-se o mesmo regimen que está disposto na clausula XII do contracto de arrendamento da Rêde de Viação Ferrea Federal do Rio Grande do Sul ao governo do Estado do Rio Grande do Sul, isto é, que, no caso de encampação ou rescisão do contracto, ou ainda por expiração do prazo de arrendamento, seja o Estado de Minas Geraes indemnizado das despesas effectuadas por conta de capital, pagando a União a differença entre o que o Estado houver dispendido pela conta do capital e a renda liquida que houver recebido durante o periodo decorrido.

O governo de Minas acceita esta interpretação e, si o governo federal estiver de accordo, estou autorizado a declarar, em nome do sr. Presidente

Mello Vianna, que o governo de Minas resolverá a crise de transporte da Rêde Sul Mineira, fazendo a acquisição immediata de 150 vagões serie V, de 20 toneladas, 30 vagões serie I, de 20 toneladas, 100 vagões serie H, de 12 toneladas, 50 vagões serie TV, abertos, de 20 toneladas, e 40 vagões serie PV, abertos, de 20 toneladas.

Poderá o Estado adquirir tambem, para os trens de passageiros, mais 1 carro-salão, 4 carros de 1.ª classe, 10 carros de 2.ª classe, 4 carros mixtos e 4 carros de bagagem-correio.

Sirvo-me do ensejo para reiterar a v. excia. os protestos de minha elevada estima e mui distincta consideração. — *Daniel de Carvalho*, Secretario da Agricultura".

A resposta do governo da União, que comprehendeu o grande alcance da medida proposta pelo Estado, não se fez esperar e foi dada no officio abaixo :

"Rio de Janeiro, 14 de março de 1925.

Em resposta ao officio de v. excia., de 27 do mez findo, declaro-lhe que estou de accordo com a interpretação nelle dada á letra *b* do n. 1 da clausula VII do contracto de 6 de abril de 1922, celebrado entre os governos da União e desse Estado para o arrendamento da Rêde Sul Mineira.

Com effeito, por aquella condição ao governo federal é permittido autorizar se realizem na Rêde outras despesas por conta do capital, depois de exgotado o fundo destinado aos melhoramentos indicados na letra *a* do mesmo numero e clausula.

Mas como esse fundo, constituido pela importancia de quatorze contos de réis, em media, por kilometro de toda a extensão, fixa o limite das obras e acquisições que "o Estado de Minas Geraes fica obrigado a realizar á sua custa", nos precisos termos da clausula III, é claro que as outras que o governo federal pode autorizar não se incluem mais naquella obrigação. E, pois, por outra fórma terão de ser custeadas.

A metade da renda liquida attribuida ao arrendatario, tem por fim, precipuamente, indemnizal-o das despesas que o serviço das estradas lhe imporá. Mas si essa metade não bastar para occorrer a todas aquellas despesas, si outras houvessem de ser feitas para beneficiar e valorizar o patrimonio da Nação, si por isso mesmo são incorporadas ao capital, como prescreve a citada clausula VII, 1.º, *b*, é fóra de duvida que a differença entre a parte da renda liquida que cabe ao Estado e a importancia das despesas feitas por conta do capital, autorizadas pelo Governo Federal para melhoramentos e obras, terá de ser restituida ao mesmo Estado arrendatario, quando a Rêde tiver de reverter á União, ou por findo o prazo de arrendamento, ou no caso de encampação ou rescisão.

Esse é o regimen que está de accordo com a definição das despesas de capital nos diversos contractos de arrendamento das estradas de ferro e que foi, notadamente, desenvolvido nos termos explicitos da clausula XII do contracto de arrendamento da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, approvado pelo decreto n. 15.438, de 10 de abril de 1922, do mesmo mez em que foi celebrado o da Rêde Sul Mineira.

Em vista do exposto e de accordo com o que propõe o governo de Minas no officio de V. Exc., a que respondo, e com o proposito de attender á urgencia de melhorar o serviço de transportes na Rêde Sul Mineira, autorizo a acquisição de 150 vagões serie V, de 20 toneladas, 30 serie I, de 20 toneladas, 100 serie H, de 12 toneladas; 50 serie TV, abertos de 20 toneladas, 40 serie PV, abertos, de 20 toneladas; 1 carro-salão, 4 carros de 1.ª classe, 10 carros de 2.ª classe, 4 carros mixtos e 4 de bagagem-correio.

Quando a Rêde reverter á União, no fim do arrendamento, ou no caso de rescisão ou encampação, será aquelle Estado indemnizado da differença entre o capital que tiver empregado na acquisição daquelle material e a totalidade da parte da renda liquida que houver percebido, de accordo com a clausula V do contracto.

Reitero a V. Exc. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração. — *Francisco Sá*.

Desse modo foram adquiridos *in continenti* da Companhia Mineração e Metallurgia Brasil 30 vagões, sendo 20 para mercadorias e 10 para inflammaveis, abrindo-se concorrencia publica para a acquisição de outros materiaes. Essa concorrencia, realizada em 21 de maio de 1925, teve o comparecimento de 15 firmas fornecedoras, sendo acceitas as propostas seguintes: de Soares de Sampaio & Cia Ltda., para um carro-salão, 4 carros de primeira classe, 4 carros mixtos, 40 vagões serie V e 50 estrados serie H ; de M. Almeida & Cia., para 10 carros de segunda classe e 4 bagagem-correio; de Mario Simonsen, para 90 vagões serie V, 50 vagões serie H, 20 serie I, 40 pranchas TV e 50 estrados PV.

As despesas com a acquisição desse material devem importar approximadamente em 5.485:764$000 devendo ser aberto para o seu pagamento o necessario credito especial de accordo com a autorização contida no art. 1.º da lei n. 870, de 23 de setembro de 1925. As despesas de caes do porto, fretes, montagem, etc., se elevam a 1.247:160$000, importando o material já encommendado á Companhia Mineração e Metallurgia Brasil, atraz mencionado, em 490:000$000.

Esses carros e vagões, encommendados em maio de 1925, já foram todos, a excepção de um dos quatro carros mixtos, entregues á Rêde Sul Mineira. Para accelerar a entrada em serviço dos vagões, foi contractada a sua montagem no Rio com os srs. Soares de Sampaio & Cia. Ltda., que apresentaram proposta mais vantajosa. Essa providencia virá diminuir sensivelmente as despesas de transporte para Cruzeiro, deixando desafogadas as officinas da Estrada para attender a outros serviços e necessidades da Rêde, inclusive a montagem dos carros, que ahi está sendo feita.

Verificando o governo a insufficiencia do material de tracção da Rêde, deliberou adquirir, além do material encommendado, mais 8 locomotivas para o seu serviço. Duas dessas, do typo Mikado e com o peso maximo de 10 toneladas por eixo, foram importadas pela Estrada de Ferro Paracatú e cedidas á Rêde. As seis restantes, tres de typo Pacific e tres Mikado, foram adquiridas, em concorrencia realizada em 20 de Janeiro de 1926, da "Berliner Maschinenbau A. G., vormals L. Schwartzkopff, Berlin", e da "American Locomotive Sales Corporation", respectivamente. As tres locomotivas de typo Mikado, encommendadas á "American Locomotive" já foram montadas nas officinas da Rêde e estão em serviço e as tres do typo Pacific, encommendadas na Allemanha, já foram entregues á Rêde Sul Mineira e estão em montagem nas suas officinas.

Foram adquiridos 590 kilometros de trilhos e respectivos accessorios e 40 cruzamentos completos. A ultima partida, de 170 kilometros, foi recebida em principios de 1925 e é destinada aos seguintes trechos : Freitas a Três Corações, 130 kilometros; Caxambú ao Km. 35 da linha da Barra, 28 kilometros; e Silvestre Ferraz a Ribeiro, 12 kilometros, trechos onde é muito intenso o movimento do trafego".

Quando o Estado recebeu a Rêde, encontrou com maquinas antiquadas e de pouca produção as Oficinas de Cruzeiro e os depositos de Soledade, Barra do Piraí, Itajubá e Três Corações. Foi preciso, por isso, incluir-se no plano de aparelhamento a verba de Rs. 933:000$000, para a ampliação daquelas repartições e compra de maquinas aperfeiçoadas, movidas a eletricidade. Para as Oficinas de Cruzeiro e depositos, foram adquiridos: 14 tornos; 1 compressor; 12 plainas ; 1 maquina para fazer cavilhas ; 1 tupia ; 1 maquina para endireitar, aplainar e moldurar ; 1 desempenadeira ; 5 serras ; 1 respigadeira ; 1 maquina para soldar ; 2 transformadores ; 1 maquina de amolar serras ; 1 freza ; 1 esmeril ; 5 maquinas de furar; 1 motor eletrico ; 1 martelete, 1 bomba com motor eletrico e 1 prensa.

Por decreto federal n. 16.229, de 28 de Novembro de 1923, foram aprovadas as clausulas do contrato celebrado entre o Governo Federal e o Estado de Minas, para a conclusão do trecho do Ramal de Lavras, situado entre Carmo da Cachoeira e Lavras e do Ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá.

Concluidas as negociações com o Ministerio da Viação, para iniciar as obras de conclusão do Ramal de Lavras, o Estado apenas estava esperando a abertura do credito pelo Governo Federal. Como, porém, tal expediente estava se demorando, o Governo mineiro resolveu, em 28 de Fevereiro de 1925, abrir, para esse fim, o credito especial de 4.559:083$470. Logo depois, foram abertos, pelo Governo Federal, um credito nessa im-

portancia e outro de 906:790$271, que tambem já havia sido aberto pelo Governo Mineiro, para atender a urgentes necessidades do trecho de Três Corações a Carmo da Cachoeira.

Em Março de 1925, foram iniciados, pelas duas extremidades, os serviços de ligação de Carmo da Cachoeira a Lavras, tendo-se unido os trilhos aos do trecho de Três Corações a Carmo da Cachoeira, em Junho de 1926. Depois de concluidas as obras complementares do novo trecho, foi todo o ramal entregue ao trafego, em 1.º de Setembro do mesmo ano.

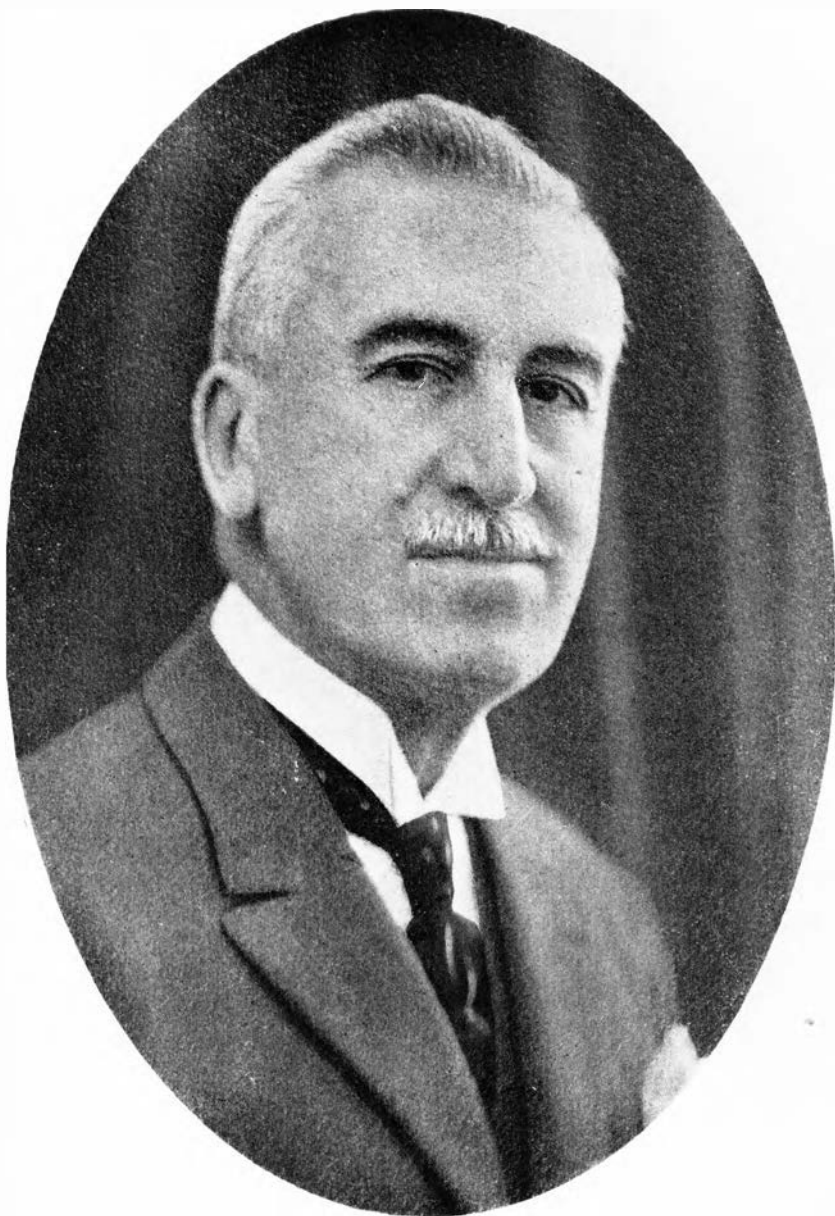
Estava, assim, realizado, o velho sonho de ligação do sul com o centro do Estado, pela Rêde.

Como ficou dito atrás, coube tambem ao Estado a conclusão do ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá.

Aberto o credito de 2.136:532$817, pelo decreto estadoal n. 6.886, de 14 de Maio de 1925, foram logo iniciadas as obras, que só terminaram em 1927, quando o trecho foi inaugurado no dia 23 de Outubro.

XIX

A ADMINISTRAÇÃO PENIDO

Resumo do que foi feito em cada ano. – Grandes melhoramentos efetuados. – Auxiliares diretos da Administração. – A modificação do contrato de 1922. – Secção de construção. – Contratos lavrados.

Dr. Antonio Nogueira Penido,

Diretor desta Estrada em 1927 - 1930

XIX

"A Administração Penido"

De todas as administrações que tivemos, das estradas Minas e Rio, Muzambinho, Sapucaí, Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras — Rêde Sul Mineira e Rêde de Viação Sul Mineira, a do Engenheiro Antonio Nogueira Penido foi a que apresentou maior bagagem de serviços e melhoramentos realizados.

Esta Administração foi a mais favorecida de recursos e o Dr. Penido soube aproveitá-los de um modo eficiente.

E para se chegar a esta conclusão, não é preciso manusear documentos e relatorios. Lembrem-se todos da penuria da nossa estrada em anos passados e comparem-na com o conforto invejavel que apresentamos, agora, aos passageiros e ao proprio pessoal.

A administração Penido fez ressuscitar a Rêde de Viação Sul Mineira.

A lembrança desse Diretor ficou perpetuada numa homenagem que lhe prestou a Camara Municipal de Cruzeiro, dando o seu nome a uma das principais ruas da cidade.

Os dois ilustres engenheiros que o precederam, Drs. Ismael de Souza e Abraão Leite, muito fizeram, mas deixaram muito a fazer ainda, pois era de verdadeiro abandono o estado a que estava reduzida a antiga Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras, — Rêde Sul Mineira.

O primeiro Diretor nomeado pelo Governo de Minas disse, muito acertadamente, que era quasi de falencia o estado dos seus serviços.

E acrescentou que a tarefa que Minas tinha a executar "não era das mais faceis e nem daquelas que se resolvem dentro de periodos curtos".

Depois, até 1926, pouco se poude fazer, porque foram muito reduzidos os recursos pecuniarios que lhe foram dispensados.

O Presidente Melo Viana foi o primeiro a destinar maiores recursos para o aparelhamento da Estrada. Mas, o Dr. Antonio Carlos compreendeu melhor que do bom funcionamento dela dependia a vida do Sul do Estado e não poupou esforços e auxilios monetarios para que a estrada, que era objeto de reclamações gerais do publico, fosse transformada em uma ferrovia digna das melhores do país.

O Presidente Antonio Carlos afirmou, com razão :

"O exito de todas as medidas prometidas pela minha plataforma de Governo, e que se referem á expansão economica do Estado, será uma utopia, se não forem removidos os embaraços que paralisam o esforço para a construção de estradas de ferro."

Prevendo a necessidade da construção de estradas de ferro, não se esqueceu da remodelação da nossa ferrovia, que ele considerava a maior força de vitalidade do Sul do Estado.

O Dr. Penido organizou um programa soberbo e executou-o dentro da sua gestão, que durou pouco menos de quatro anos.

E' certo que ainda temos cousas para melhorar e disto cuidaram, com o maior interesse, os seus ilustres sucessores ; mas naquele espaço de tempo não era possivel fazer mais.

O Dr. Antonio Penido calculou o custo dos melhoramentos que se propoz fazer em quantia superior a 40.000:000$000.

Ele opinava tambem pelo aumento das tarifas, porque achava que a mercadoria deve pagar o maximo do frete que pode suportar. Não era justo que as despêsas feitas com o aparelhamento da Rêde fossem pagas por todos os contribuintes do Estado. A'queles que dele tiram proveito imediato é que, de preferencia, deve competir esse encargo.

1 9 2 7

O ano de 1927 deu "deficit". E esse "deficit" se justifica facilmente pelo acrescimo de todas as despêsas, como por exemplo : aumento de vencimentos do pessoal, pagamento de impostos de importação, maior emprego de materiais de consumo, reparação de edificios, aumento dos trens, etc. Aumentaram-se as despêsas e as tarifas não sofreram alteração: eis a explicação racional.

O "stock" do Almoxarifado, em 31 de Dezembro de 1927, importava em 955:796$132.

Todos os escritorios de Cruzeiro receberam condigna instalação. No ultimo dia desse ano, tinhamos 1.292Kms.379 de linhas em trafego, incluindo desvios.

Em 23 de Outubro, foi inaugurado o trecho entre Itajubá e Soledade de Itajubá, cuja estação tem a denominação de Delfim Moreira, como homenagem a esse grande vulto da politica nacional, mineiro de nascimento. Esse ramal tem a extensão de 36 quilometros.

Em 1.º de Novembro, passou a ser feito pela Rêde o trafego da Estrada de Ferro Trespontana, em satisfação aos desejos da Diretoria daquela ferrovia. Esse ramal, partindo de Espera, tem 20 quilometros.

Os transportes em geral e o trafego mutuo com as outras estradas, foram feitos com a devida regularidade.

As linhas telegraficas, que estavam semi-abandonadas, foram, quasi que se pode dizer, reconstruidas. A extensão dessas linhas, em 1927, era de 1.255 quilometros.

Para a comunicação entre as diversas Repartições da Estrada em Cruzeiro, foi substituido o serviço telefonico comum pelo automatico.

Tiveram inicio, com grande intensidade, a substituição de trilhos e dormentes e o empedramento da linha.

Com as providencias tomadas, já em fins de 1927, a via permanente oferecia as necessarias condições de segurança e o material rodante, reparado, satisfazia ás necessidades do trafego.

1 9 2 8

Tambem este ano deu "deficit".

Continuaram a ser executados os melhoramentos constantes do programa traçado.

A modificação do contrato de arrendamento continuou, como nos anos anteriores, a ser motivo principal da atenção do Diretor. Nada, porém, se conseguiu até 1928.

Nos ultimos mêses desse ano, entraram em vigôr as novas tarifas, que foram bem recebidas pelo publico, tendo apenas surgido algumas reclamações, que foram atendidas em grande parte.

O publico, em 1928, já começava a emitir os seus conceitos elogiosos aos serviços da Rêde, o que demonstra o bom emprego das quantias dispendidas.

Só pela conta de capital e de melhoramentos, foram gastos 15.958:335$047.

O "deficit" ainda não poude desaparecer, porque sómente nos dois ultimos mêses é que foi aplicado o aumento das tarifas.

O "stock" do Almoxarifado, em 31 de Dezembro, importava em 2.083:249$180.

Em 14 de Abril, foi inaugurado o trecho de Caiana a Machado, da Estrada de Ferro Machadense. Foi terminada a reconstrução das linhas telegraficas, cuja extensão era, em 31 de Dezembro, de 1.293 quilometros.

Todo o transporte de passageiros e mercadorias foi feito com regularidade, tendo-se tornado muito raros os atrasos dos trens de passageiros.

A construção do novo armazem regulador, em Cruzeiro, terminou em 12 de Agosto.

Nas oficinas foram instaladas maquinas aperfeiçoadas, em substituição ás antigas, tornando-se, assim, mais eficientes os serviços.

Havendo o Governo do Estado de Minas adquirido as estradas Trespontana e Machadense, a extensão das nossas linhas em trafego se elevou a 1.360kms.,891.

Continuaram os serviços de substituição de trilhos e dormentes, construção de cercas, empedramento da linha.

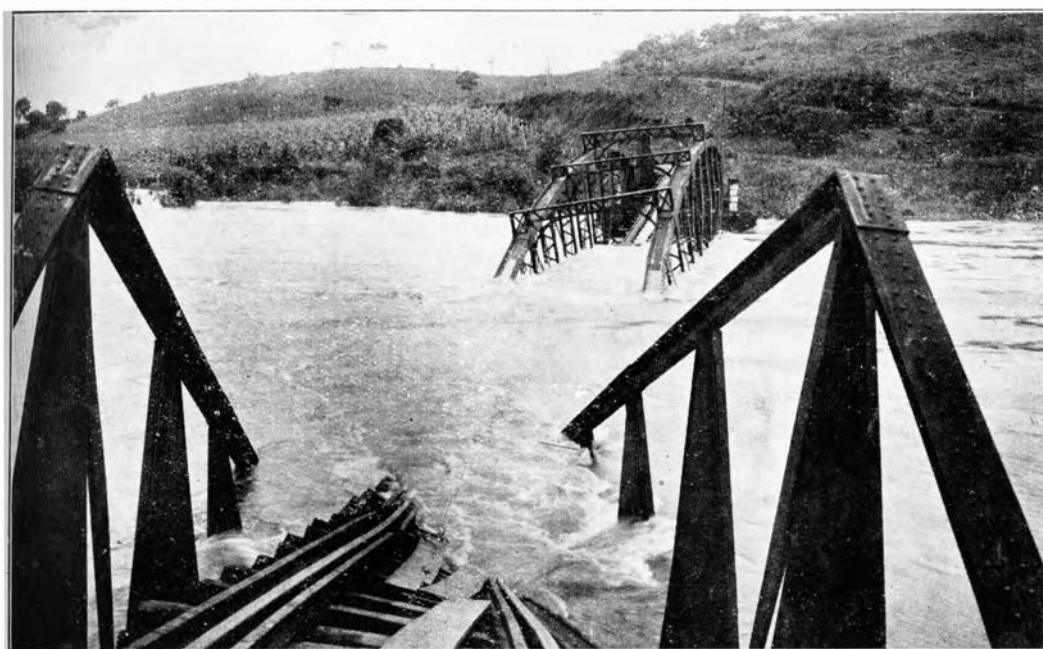
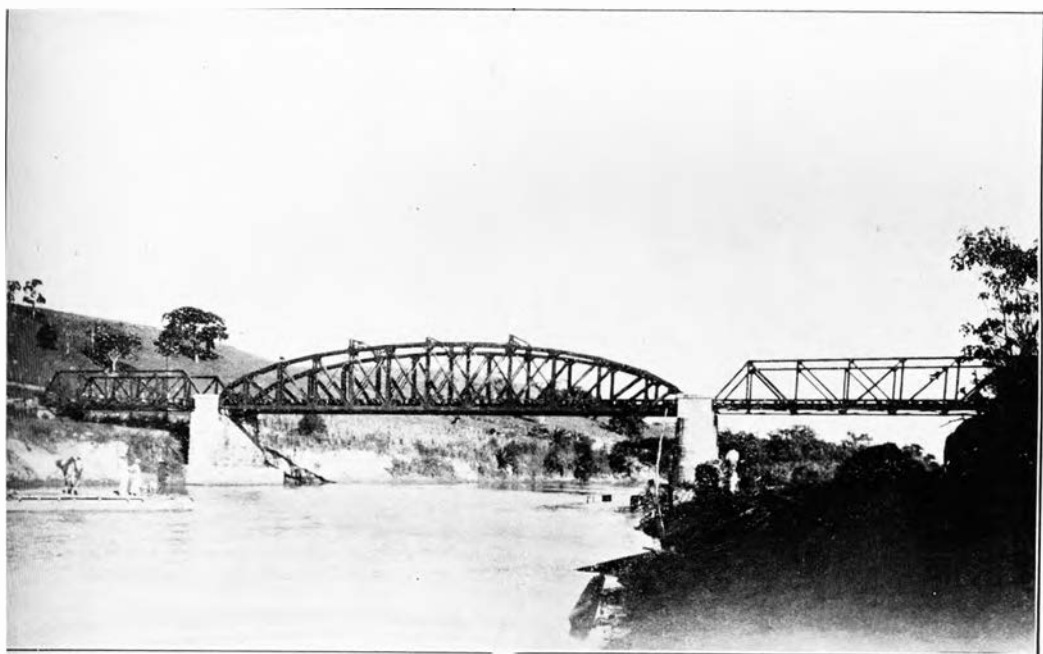
Tendo o Estado de Minas encampado a Estrada de Ferro S. Gonçalo do Sapucaí, prosseguiu-se na sua contrução.

Verificou-se que as despêsas feitas e os esforços empregados durante esse ano, produziram o fim almejado, isto é, a confiança do publico e da zona servida pela Rêde, pela regularidade dos transportes.

1 9 2 9

Em 1929 desapareceram os grandes "deficits".

Convém lembrar que, só pelas contas de capital e de melhoramentos, foram dispendidos, nesse ano, 10.978:420$727.

O "stock" do Almoxarifado, em 31 de Dezembro, importava em 2.014:626$360.

A Ponte do Km. 161 da Linha Sapucaí, proxima á estação de Pouso Alegre
Após a queda do pilar que ruiu em 1929.

A Ponte do Km. 161 da Linha Sapucaí, depois de reconstruida.

Em 2 de Outubro, foi inaugurado o trecho de Campanha a Xicão, hoje denominada D. Ferrão.

Foram adquiridas, para as Oficinas, maquinas e ferramentas das mais modernas e eficientes.

Em 31 de Dezembro tinhamos 124 locomotivas, 145 carros e 744 vagões diversos.

Foi iniciada, com grande eficiencia e intensidade, a construção das novas Oficinas, rotunda, abrigo de carros, oficinas de eletricidade e novo Almoxarifado.

A extensão das linhas e desvios conservados era de 1.386Kms.794, em 31 de Dezembro.

O acidente de maior gravidade desse ano e talvez de toda a administração, foi o desmoronamento de um pilar da ponte situada no Rio Sapucaí-Mirim, no Km. 161 da linha Sapucaí.

Esse acidente deu causa a que o trafego, naquele ponto, fosse feito com baldeação dos passageiros e transbordamento dos vagões de mercadorias. Só em 1930, por ocasião da estiagem do Rio Sapucaí-Mirim, é que foi reconstruido o pilar da ponte.

As despêsas feitas, em consequencia desse acidente, com a restauração da ponte, atingiram a 252:666$344.

Continuaram a substituição de trilhos e dormentes, construção de obras darte e cercas, e empedramento da linha.

Nesse ano, foram concluidos 30 grupos de casas de turma.

Em 1928 e 1929, foram gastos com a construção de edificios e casas de turmas 1.286:858$058.

1 9 3 0

Esse ano tambem como os de 1926, 1927 e 1928, foi deficitario.

A administração Penido só se prolongou até 24 de Setembro desse ano, data em que entrou em exercicio o seu substituto, o abalisado engenheiro Alcides Lins.

Em 26 de Agosto, foi inaugurado o trecho de Xicão a São Gonçalo, com 13 quilometros.

A circulação foi feita normalmente. E' verdade que em Outubro o trafego quasi que paralizou totalmente. Mas o periodo revolucionario o justificou. Triunfante a revolução nacional, o trafego voltou á sua completa normalidade.

Além da estação radiotelegrafica de Cruzeiro, já existente, de propriedade do Governo de Minas, foram instaladas, nesse ano, mais as de Ouro Fino, Itajubá e Três Corações, respectivamente em 23, 25 e 27 de Fevereiro.

Prosseguiram-se a substituição de dormentes e trilhos, construção de cercas e obras darte e empedramento da linha.

Foram reconstruidos mais de 400 boeiros; inauguradas as estações de Itajubá (a nova), São Gonçalo e Lavras; e reparadas 87.

Ficou terminada a construção do Ramal de São Gonçalo, que se inaugurou no dia 25 de Agosto. O custo desse ramal, desde o seu inicio, em 1925, alcançou a importancia de 1.473:085$526.

Nesse ano de 1930, foi construido o novo escritorio da Locomoção, que ficou magnificamente instalado junto ás Oficinas.

Melhoramentos da Administração Penido

Vamos descrever o que foi executado, de maior importancia, na Administração Penido :

1) AQUISIÇÃO DE MATERIAL DE TRAÇÃO E DE TRANSPORTES — Foram recebidos ou construidos : 21 locomotivas, 14 carros de 1.ª classe, 4 de 2.ª, 5 carros salões tipo "Pullmann", 4 restaurantes, 9 carros para Chefes de Trem — correio — bagagem — pequenos animais, 2 carros para a Administração, 1 dormitorio, 2 carros

para o transporte das altas autoridades da Republica e do Estado, 15 vagões basculos e 30 estrados para vagões abertos. Todo esse material importou em 11.481:340$477.

2) CONSTRUÇÃO DA OFICINA MODERNA, DA ROTUNDA E DO GALPÃO PARA LOCOMOTIVAS — Resolvida a construção das novas oficinas, surgiu uma dificuldade : qual deveria ser, em Cruzeiro, o local mais apropriado ? A principio, prevaleceu a idéia de se fazer essa grande obra em local diverso daquele em que estavam instaladas as antigas. O projeto foi organizado pelo engenheiro Carlos Stevenson.

Mas a reflexão sobre o caso veio optar pela instalação no mesmo local, tendo em vista a grande economia que viria aparecer, por causa do aproveitamento de uma parte do edificio antigo.

O Dr. Coriolano Gomes de Matos, Chefe da Locomoção da Rêde, com a colaboração do Dr. Lauro Parente, seu Ajudante, organizou o projeto ; e em 8 de Abril de 1929 foi iniciada a construção. No dia 30 de Agosto de 1930, foram inauguradas, as novas Oficinas com a presença dos Representantes do Governo do Estado de Minas.

Elas abrangem uma superficie coberta de 14.348 metros quadrados e descoberta de 3.387, num total de 17.735 metros quadrados.

Tem 3 pontes rolantes, carretão e maquinismos dos mais modernos. Podem ali ser reparados, anualmente, 120 locomotivas, 150 carros e 600 vagões.

Para abrigo das locomotivas, foram construidos, ainda em Cruzeiro, uma rotunda e um galpão. A rotunda tem capacidade para abrigar 15 locomotivas e o galpão para 30.

O custo total das oficinas, inclusive aparelhamento, importou em 3.037:925$212. O da rotunda em 504:881$871 e o do galpão em 44:492$182.

Além disso, em Itajubá foi construido um deposito ; e os de Soledade e Três Corações foram melhorados.

3) CONSTRUÇÃO DO ARMAZEM DO TRAFEGO PROPRIO E DO ABRIGO PARA CARROS E DO NOVO EDIFICIO DO ALMOXARIFADO — Em 1930, foi construido, tambem pela Locomoção, um armazem para o trafego proprio em Cruzeiro, tendo sido gasta nessa obra a importancia de 40:816$777.

Ainda pela Locomoção, foi iniciada, em 1930, a construção de um abrigo para carros, com capacidade para 50 desses veículos. Em 31 de Dezembro de 1930, já na gestão do Dr. Alcides Lins, quando as obras estavam quasi concluidas, se havia gasto a quantia de 170:642$373. O orçamento da totalidade da obra era de 280:000$000, mas o seu custo ficou em 313:647$095.

O novo edificio do Almoxarifado ficou localizado nas proximidades das oficinas, em frente ao Escritorio Central da Estrada.

A empreitada dessa construção foi confiada ao Engenheiro Mario Albergaria Santos, ex-chefe de serviço da Rêde, ficando o seu custo em 125:756$904.

Incluindo-se as prateleiras, armações e balcões do Almoxarifado, que foram construidos pelas nossas oficinas, ficou a obra toda em 151:944$726.

4) SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS — Foram adquiridos 540 quilometros. Apesar disso, a substituição atingiu a 1.067 quilometros, porque na Rêde já existiam trilhos de diversos tipos.

Com o serviço de aquisição e substituição, dispendeu-se o total de 10.073:047$178.

5) LASTRAMENTO DA LINHA — De Janeiro de 1927 até 30 de Junho de 1930, foram lastrados 293Kms.311 com pedra britada e 26Kms.030 com cascalho. O total dispendido nesse trabalho subiu a 2.337:256$779, correspondente á média de 7:319$000 por quilometro. Em 31 de Dezembro de 1930, a extensão da linha empedrada era de 441 quilometros.

6) RECONSTRUÇAO DAS LINHAS TELEGRAFICAS E INSTALAÇÃO DOS TELEFONES SELETIVO E AUTOMATICO — Foi feita a reconstrução completa das linhas telegraficas. Com esse serviço, foram dispendidos 922:500$000.

Foi instalado o telefone seletivo, para fiscalizar a circulação dos trens entre Cruzeiro, Três Corações e Itajubá. Até 30 de Junho de 1930, já haviam sido gastos, nesse serviço, 273:069$300.

Instalou-se em Cruzeiro um centro telefonico automatico, para facilitar as comunicações entre as diversas dependencias da Estrada. Com esse serviço foram dispendidos 42:500$000.

7) FECHAMENTO DAS LINHAS — Com o serviço de construção de cercas, dispendeu-se a quantia de 384:780$068 e com o de reconstrução 238:685$618.

As cercas que existiam estavam em estado lastimavel e havia logares em que nunca tinham sido construidas.

8) REMODELAÇÃO E CONSTRUÇÃO DE EDIFICIOS — Hoje, todos os escritorios estão bem instalados. Para isso, foi preciso construir um novo edificio para a Linha. O edificio destinado ao escritorio da Locomoção, que funcionava em predio particular, foi iniciado em fins de Maio e inaugurado em 7 de Setembro de 1930.

Foram gastos 121:567$479.

Foram construidos tambem predios apropriados para o Almoxarifado e Armazem local, em Cruzeiro (já citados), uma garage para os automoveis da Administração, além de 17 estações. Foram reformadas as casas de residencia do Diretor e Chefes de Divisão e 4 estações sofreram grandes reparações.

9) CONSTRUÇÃO DE CASAS DE TURMAS PARA O PESSOAL DA VIA PERMANENTE — Era essa, incontestavelmente, uma das grandes necessidades da Rêde.

A premencia do tempo, entretanto, só permitiu que se construissem 30 grupos, cujo custo importou em 759:593$587.

10) FREIOS AUTOMATICOS — Para garantia da circulação, foram instalados freios automaticos no material de transporte. Com esse servico, foram gastos .... 888:820$908.

11) ILUMINAÇÃO DOS CARROS — Foram feitas 37 instalações eletricas nos carros, importando as respectivas despêsas em 576:975$408.

12) MURO DE FECHO — Depois de construidos os diversos edificios que dão para a Rua Engenheiro Antonio Penido, os diversos alinhamentos foram ligados por um muro de fecho. A sua conclusão só se deu em Novembro de 1930, tendo sido gastos nessa obra 21:045$550.

O Estado de Minas, na gestão do Dr. Antonio Penido, forneceu para a Rêde, a titulo de recursos, 44.977:607$246. Adicionando-se a esse total a importancia de contas a pagar, no valor de 7.934:404$827, até 31 de Julho de 1930, essa quantia sobe a ..... 52.912:012$073.

O Dr. Penido, ao deixar a direção da Estrada, calculou que, para concluir o seu aparelhamento, seria ainda necessario dispender cerca de 16.000 contos de réis.

OS AUXILIARES DA ADMINISTRAÇÃO PENIDO — Os auxiliares diretos do Dr. Antonio Nogueira Penido, foram os Srs. :

CHEFE DA LOCOMOÇÃO :

Dr. Coriolano Gomes de Mattos

CHEFE DO TRAFEGO:

Dr. Coriolano Gomes de Mattos
Dr. Carlos de Figueirêdo Rimes
Dr. Benjamin Magalhães de Oliveira

CHEFE DA LINHA:

Dr. Oscar Pareto Torres
Dr. Armando Gouvêa (interino)
Dr. Alexandre Belfort de Mattos.

AJUDANTE DA LOCOMOÇÃO:

Dr. Benjamin Magalhães de Oliveira
Dr. Armando Gouvêa
Dr. Lauro Parente

AJUDANTE DO TRAFEGO:

Dr. Ernesto Schloback
Dr. Carlos de Figueirêdo Rimes
Dr. Armando Gouvêa.

AJUDANTE DA LINHA:

Dr. Alexandre Belfort de Mattos
Dr. Armando Gouvêa

SECRETARIO DA ESTRADA:

Murillo de Campos
Vasco de Castro Lima

CHEFE DA CONTABILIDADE:

Henrique Monteiro de Azevedo

CONTADOR :

José Barbosa Vasques

ALMOXARIFE :

Alberto Passos

TESOUREIRO :

Francisco Campos
Artur Alvares.

A MODIFICAÇÃO DO CONTRATO DE 1922 — O DECRETO N.° 18.699, DE 12 DE ABRIL DE 1929 E O TERMO DE MODIFICAÇÃO DO DIA 30 DO MESMO MÊS E ANO

O Decreto Federal n.° 17.552, de 12 de Novembro de 1926, havia autorizado a revisão do contrato de 1922.

Fazendo considerações sobre a modificação do contrato de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira, o "Minas Gerais" (órgão oficial do Governo do Estado de Minas) de 26 de Abril de 1929, publicou a seguinte nota, transcrevendo no final, o decreto n.° 18.699 :

"Tornando uma realidade as negociações ha muito entaboladas nesse sentido, o Sr. Presidente da Republica, a 12 de Abril corrente, assignou, na pasta da Viação, o decreto n.° 18.699, modificando o contracto de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira, celebrado entre este Estado e a União, a 6 de abril de 1922.

O novo contracto, que, em alguns pontos, só vem definir direitos do Estado, os quaes, no ajuste existente, têm tido interpretação diversa, traz, incontestavelmente, vantagens aos dois governos e á zona servida pela estrada.

O n. 3 da clausula V, como a prehencher lacunas do contracto ainda vigente, regulando as quantias que devem ser incluidas em conta de capital, para, no fim do periodo de arrendamento, serem restituidas ao Estado, constitue um dos pontos que mais interessam a Minas, pois que se refere á sua economia.

Tambem fica esclarecida a isenção da taxa de expediente do material que o Estado importar para a Rêde.

Bastaria, porém, o desenvolvimento que, em virtude desse ajuste, terá a Rêde, para justificar as providencias do governo de Minas.

Ao governo da União, quer directamente, elevando para 100:000$000 a quota de fiscalisação annual da ferrovia ; quer indirectamente, obrigando o Estado a realizar serviços na estrada, a modificação do contracto é util.

Finalmente, toda zona a que interessa a Rêde de Viação Sul Mineira será beneficiada pelos diversos melhoramentos a que, pelo novo ajuste, o governo de Minas se obrigará e que comprehendem os mais necessarios.

De facto, a clausula II do pacto nenhuma remodelação, construcção ou compra esquece, e, realizados os serviços e adquirido o material mencionado, ao publico muito aproveitará tão salutar medida.

Attendendo, pois, a esse interesse collectivo, será, brevemente, assignado, no Ministerio da Viação e Obras Publicas, pelo sr. dr. Victor Konder, como representante do governo federal, e pelo sr. dr. Djalma Pinheiro Chagas, secretario da Agricultura deste Estado, em nome do Governo de Minas, o termo de contracto, cujas clausulas transcrevemos abaixo, antecedida do decreto n. 18.699, que as approvou :

DECRETO N. 18.699 — DE 12 DE ABRIL DE 1929.

Modifica, de accôrdo com o decreto n. 5.609, de 21 de dezembro de 1928, o contracto de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira, celebrado com o governo de Minas Geraes.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da auctorização contida no art. 3.° do decreto n. 5.609, de 21 de dezembro de 1928, decreta :

Artigo unico. Fica modificado o contracto de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira, celebrado com o governo do Estado de Minas Geraes, em virtude do decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, de conformidade com as clausulas que com este baixam assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 12 de abril de 1929, 108.° da Independencia e 41.° da Republica.

Washington Luis P. de Souza.
Victor Konder".

As clausulas a que se refere esse decreto vão transcritas no termo de modificação, que segue :

"TERMO MODIFICANDO, DE ACCORDO COM O DECRETO N. 5.609, DE 21 DE DEZEMBRO DE 1928, O CONTRACTO DE ARRENDAMENTO DA REDE DE VIAÇÃO SUL MINEIRA, COM O GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAES.

Aos 30 dias do mez de abril de 1929, presentes nesta Secretaria de Estado, os senhores doutores Victor Konder, ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e Djalma Pinheiro Chagas, secretario da Agricultura, Industria, Terras, Viação e Obras Publicas do Governo do Estado de Minas Geraes, na qualidade de representante do mesmo Governo legalmente constituido, declarou o mesmo senhor ministro que, de conformidade com o artigo unico do decreto n.° 18.699, de 12 de abril de 1929, usando da autorização contida no art. 3.° do decreto n. 5.609, de 21 de dezembro de 1928, ficava modificado o contracto de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira, celebrado com o Governo do Estado de Minas Geraes em virtude do decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, mediante as seguintes clausulas approvadas tambem pelo supra referido decreto n. 18.699, de 12 de abril de 1929.

CLAUSULA I — OBJECTO DO CONTRACTO

O objecto do contracto é o arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira, constituida pelas linhas em trafego, de propriedade da União, e pelas que a estas se incorporarem, de accôrdo com o que consta desta e das clausulas seguintes.

Constituem a Rêde de Viação Sul Mineira, com a extensão de 1.228 kilometros, as linhas seguintes :

a) linha tronco, Cruzeiro a Tuyuty, com 361 kilometros ;
b) linha de Soledade a Sapucahy, com 270 kilometros ;
c) linha de Soledade a Passa Três, com 325 kilometros ;
d) ramal de Campanha, com 86 kilometros ;
e) ramal de Lavras, com 94 kilometros ;
f) ramal de Alfenas, com 8 kilometros ;
g) ramal de Paraisopolis, com 52 kilometros ;
h) ramal de Soledade de Itajubá, com 32 kilometros ;

Paragrapho unico — Mediante prévio accôrdo entre as partes contractantes, poderão ser annexados á Rêde, depois de construidos os prolongamentos das linhas, ramaes, outras estradas em trafego ou dependentes de construcção e as que forem encampadas.

CLAUSULA II — OBRAS E MELHORAMENTOS

O Estado obriga-se a manter o trafego das linhas arrendadas com toda regularidade e a executar as obras e melhoramentos que forem necessarios, sendo os principaes os seguintes :

a) acquisição do material de tracção e de transporte, na proporção de suas necessidades e do desenvolvimento normal do trafego ;
b) construcção de uma officina moderna para reparação e conservação do material rodante e de depositos para locomotivas ;
c) substituição dos trilhos de peso inferior a 24k. 800, por metro, por outros deste ou de maior peso ;
d) lastramento das linhas com pedra britada ou cascalho ;
e) reconstrucção das linhas telegraphicas ;
f) cercamento das linhas, quer construindo cercas, quer reparando as existentes ;
g) remodelação e construcção dos edificios, de accôrdo com as necessidades do trafego, bem como construcções de novas estações e dependencias ;
h) construcção de casas de turmas para o pessoal da via permanente e de pernoite, para o pessoal de tracção e movimento ;
i) installação de freios automaticos nos vagões de mercadorias;
j) modificação do systema de tracção onde fôr conveniente.

CLAUSULA III — EXECUÇÃO DE MELHORAMENTOS

A execução dos melhoramentos especificados na clausula antecedente ficará subordinada ao criterio da maior necessidade e da maior utilidade, mediante proposta do Governo do Estado, e approvação do Governo Federal dos projectos e orçamentos que serão considerados approvados si, findo o prazo de noventa dias, contados da data em que forem os mesmos apresentados á repartição competente, sobre elles se não tiver pronunciado a União.

CLAUSULA IV — FUNDO DE MELHORAMENTOS

Os melhoramentos especificados neste contracto e as respectivas desapropriações de terrenos e bemfeitorias serão custeados da seguinte fórma :

a) com o producto da renda liquida que couber á União e ao Estado, que ficará fazendo parte deste fundo, até final liquidação das despesas que houverem sido realizadas com os melhoramentos de que trata a clausula terceira ;
b) com o producto de uma taxa addicional de dez por cento sobre as tarifas que estiverem em vigor ;
c) com outras importancias de contribuição do Estado, autorizadas pela União, e reembolsaveis pelos recursos deste fundo.

Se occorrer a extincção deste fundo antes de reembolsado o Estado da contribuição a que se refere esta letra, o saldo que a este titulo lhe fôr devido, será levado á sua conta de capital.

Paragrapho 1.º — O "Fundo de Melhoramentos" terá uma escripturação especial, visto não constituirem despesas em conta de capital do Estado arrendatario as que se fizerem com os recursos delle provenientes, salvo o caso previsto no final da letra *c* desta clausula.

Paragrapho 2.º — Para realização dos referidos melhoramentos, poderá o Estado, mediante prévia autorização da União, fazer as operações de credito que forem necessarias, attendendo ao serviço da divida contrahida com os recursos provenientes do "Fundo de Melhoramentos".

Julgar-se-á autorizada a operação financeira se a ella não se oppuzer a União, por acto expresso, dentro de sessenta dias, a contar daquelle em que fôr presente á Inspectoria Federal das Estradas o respectivo pedido de autorização.

CLAUSULA V — CLASSIFICAÇÃO DE RENDAS E DESPESAS

Para os effeitos do contracto de arrendamento, consideram-se :

1) — COMO RENDA BRUTA :

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas pelo Estado, proveniente do trafego da Rêde.

2) — Como Despesa de Custeio:

a) todas as relativas ao pessoal e material dos serviços do trafego da Rêde, inclusive a conservação ordinaria e extraordinaria do material rodante e de tracção, das linhas e respectivas obras de arte, edificios e dependencias, machinismos, utensilios e ferramentas das officinas e das turmas ;
b) as provenientes de seguros e accidentes nas estradas, de incendios casuaes, inundações e outros casos de força maior, as indemnizações de damnos e prejuizos nos casos de furtos e roubos, extravios, avarias e incendios culposos, quando ficar excluida a responsabilidade da administração ;
c) as resultantes de ampliação e alterações em edificios e suas dependencias, as de prolongamentos de desvios, pontos de embarque de animaes e, em geral, os de obras novas de pequeno custo, mediante prévia autorização do Governo Federal ;
d) a quota de fiscalização por parte da União, fixada em cem contos de réis (100:000$000), que deverá ser recolhida ao Thesouro Nacional por semestre adiantado.

A renda liquida será a differença entre a receita bruta e as despesas de custeio.

3) — COMO CAPITAL :

a) as importancias já dispendidas pelo Estado de Minas Geraes, na vigencia do contracto de 6 de abril de 1922, depois de verificadas, classificadas na conformidade do contracto approvado pelo decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922 e approvadas pelo Governo, em tomada de contas regulares ou nas revisões das relativas a periodos já decorridos ;
b) outras despesas já autorizadas pelo Governo da União, depois de reconhecidas em tomada de contas;
c) as importancias de contribuição do Estado, referidas na letra C da clausula IV.

CLAUSULA VI

A renda liquida, uma vez satisfeito o encargo a que se destina o "Fundo de Melhoramentos", será partilhada em partes iguaes entre a União e e o Estado.

CLAUSULA VII

As tomadas de contas para a fixação do capital realizado e verificação da renda liquida serão feitas por semestre vencido.

O processo para a tomada de contas será o regulado pela portaria do Ministerio da Viação e Obras Publicas, de 4 de abril de 1923, e pelas leis, regulamentos e instrucções em vigor.

Paragrapho 1.° — A apuração definitiva dos resultados do trafego será feita na tomada de contas do segundo semestre, corrigindo-se nessa occasião, os resultados provisorios do primeiro, e cumprindo á junta, concluidos os trabalhos de apuração, expedir as guias de recolhimento á Delegacia Fiscal das importancias que, por força do contracto, forem devidas á União, e para os effeitos do estipulado na clausula IX.

Paragrapho 2.° — No primeiro semestre de cada anno, a renda liquida apurada será considerada provisoriamente como metade da renda liquida annual, sendo feita a apuração definitiva na prestação de contas do segundo semestre.

Paragrapho 3.° — O Estado organizará mensalmente, segundo modelos fornecidos pela Inspectoria Federal das Estradas, o inventario das despesas de custeio e o submetterá á Fiscalização, dentro do menor prazo possivel, acompanhado por documentos comprovantes, devidamente classificados por divisão de serviços ; e bem assim, a demonstração da receita arrecadada competentemente elucidada pelo quadro completo da renda das estações.

Paragrapho 4.° — Semestralmente, para facil exame da junta de tomada de contas, o Estado remetterá ao districto de fiscalisação os balanços relativos ao semestre da receita e despeza, onde se distingam as despezas de custeio das de conta de capital e, bem assim, sejam discriminadas as receitas e despezas do "Fundo de Melhoramentos", estabelecido na clausula IV e seus itens.

Paragrapho 5.° — O Estado remetterá ao districto de fiscalização, semestralmente, um extracto de escripturação especial do "Fundo de Melhoramentos", com a consignação das importancias de saldos liquidos recolhidos, discriminadamente, attribuidos ao Estado e á União, do producto da taxa addicional de dez por cento e das contribuições a que se refere a letra *c* da clausula IV, e das despesas effectuadas por conta daquelle fundo.

CLAUSULA VIII

A quota de fiscalisação por parte do Governo Federal será de 100:000$ annuaes, durante todo o prazo deste contracto, e recolhida á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional por semestres adeantados.

CLAUSULA IX

Ficará o Estado constituido em móra, *ipso jure*, e obrigado ao pagamento do juro de 9% (nove por cento) ao anno, si não recolher aos cofres da Delegacia Fiscal, em Bello Horizonte, nos primeiros dez dias de cada semestre, a quota de fiscalização de que trata a clausula anterior.

Incorrerá em igual obrigação si não recolher aos mesmos cofres, no prazo de trinta (30) dias, do encerramento das tomadas de contas, a parte que couber á União da renda liquida, após completa liquidação das despezas realizadas com os melhoramentos previstos na clausula II do presente termo de contracto.

Da metade da renda liquida pertencente á União, será deduzida a parte proporcional que equivaler ao seu debito por transportes effectuados e não arrecadados.

CLAUSULA X

Não caberão á União outras despesas com a execução deste contracto, além das que correrem por conta da clausula IV.

CLAUSULA XI

Na expressão "isenção dos direitos aduaneiros para os materiaes destinados ás estradas arrendadas", constante da clausula XI, letra *b*, do contracto approvado pelo decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, está comprehendida a isenção da taxa de expediente.

CLAUSULA XII

Continúam em vigor todas as disposições contidas nas clausulas do contracto de arrendamento approvado pelo decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, que não collidirem com as presentes clausulas.

CLAUSULA XIII

A vigencia do presente termo de accôrdo fica dependendo do seu registro no Tribunal de Contas, não se responsabilizando o Governo por indemnização alguma si aquelle instituto lhe denegar o registro.

Por assim estarem de accôrdo, mandou o Sr. Ministro lavrar este termo que depois de lido e por todos achado conforme, assigna com a outra parte contractante acima referida, com as testemunhas Antonio Lourenço Pacheco, 2.º official e Rodrigo Muniz de Mesquita, 3.º official e commigo Gastão Wandeck da Cunha, 3.º official da Directoria Geral dos Correios, servindo nesta Secretaria de Estado que o escrevi.

Secretaria de Estado do Ministerio da Viação e Obras Publicas. Sobre estampilhas do Thesouro Nacional na importancia total de 45$400. Em 30 de Abril de 1929.

VICTOR KONDER — DJALMA PINHEIRO CHAGAS — ANTONIO LOURENÇO PACHECO — RODRIGO MUNIZ DE MESQUITA — GASTÃO WANDECK DA CUNHA.

Confere — ANTONIO LOURENÇO PACHECO, 2.º official.
Visto — A. NABUCO, director da secção, interino".

SECÇÃO DE CONSTRUÇÃO

Os serviços de construção dos ramais de Carmo da Cachoeira a Lavras, de Itajubá a Soledade de Itajubá e de São Gonçalo do Sapucaí, estiveram a cargo da Linha, até o mês de Novembro de 1925, época em que foi creada a Secção de Construção, que funcionou até 30 de Novembro de 1927, quando novamente, por deliberação do Dr. Antonio Penido, Diretor naquela data, os serviços retornaram á dependencia da Linha.

O seu primeiro e unico Chefe foi o Engenheiro Mario Albergaria Santos, que pertencia ao quadro dos Engenheiros Residentes da 4.ª Divisão.

ORGANIZAÇÃO — A Secção de Construção compunha-se do Escritorio Central, com séde em Cruzeiro e 3 residencias : Lavras, Itajubá e Campanha.

O Escritorio Central era dirigido pelo Engenheiro Chefe da Construção, e seu quadro de pessoal era formado por um auxiliar técnico, um escriturario, uma datilografa e um servente. A residencia de Lavras compunha-se de um Engenheiro, dois auxiliares técnicos e um armazenista; a de Itajubá, de um Engenheiro e um auxiliar técnico; a de Campanha, de um Engenheiro e um armazenista.

SERVIÇOS EXECUTADOS PELA SECÇÃO DE CONSTRUÇÃO

RAMAL DE LAVRAS (Trecho Carmo da Cachoeira — Lavras, 54 Kms.) :

Conclusão do movimento de terra
Assentamento da Via Permanente
Construção de pontes, pontilhões e boeiros
Construção das estações de Carneiro de Rezende, Campo Limpo, Salto, Cervo e Rosas.
Linha telegrafica e cercas.

RAMAL DE SÃO GONÇALO DO SAPUCAI' :

Locação de trechos projetados
Movimento de terra até Xicão (18Kms.400)
Construção das pontes provisorias do Rio Palmela, Santo Antonio, Conquista e Taboão.
Assentamento da via permanente até Xicão.
Movimento de terra além de Xicão, em trechos isolados.

RAMAL DE SOLEDADE DE ITAJUBA' (35 Kms.):
(CONSTRUÇÃO APENAS DO ULTIMO TRECHO — 19 kms.).

Trabalhos preparatorios
Movimento de terra
Obras darte
Assentamento da Via permanente (19 Kms.)
Construção das estações de Trotíl, Biguá e Delfim Moreira.
Cercas — 35 Kms.
Linhas telegraficas — 35 quilometros
Caixas dagua — 2.

PRINCIPAIS CONTRATOS ASSINADOS NA ADMINISTRAÇÃO PENIDO

No dia 9 de Agosto de 1927, foi lavrado o termo de contrato entre a Rêde de Viação Sul Mineira e os Srs. Dias Garcia & Cia., para o fornecimento, por parte destes, de 126 quilometros de trilhos, além de accessorios e cruzamentos.

Em 22 de Outubro de 1927, a Johnson Line Agencies assinou com a Rêde o contrato para o fornecimento de 5 carros de passageiros de 1.ª classe, 5 carros-salões, 2 carros restaurantes e 1 estrado para carro-salão, de fabricação da American Car and Foundry Export Company, de New York.

A 3 de Março de 1928, foi assinado o contrato entre a Rêde e Almeida Lisbôa & Cia., para o fornecimento, por parte destes, de 100 estruturas metalicas completas para vagões de bordas moveis (gondolas), de 30 toneladas de carga util, de fabricação da S. A. des Ateliers de Godarville, Godarville, Belgica.

Em 5 de Junho de 1928, foi lavrado o contrato, entre a Rêde e Amaro da Silveira & Cia., para o fornecimento, por parte destes, de 170 quilometros de trilhos, além de accessorios e cruzamentos.

Pelo contrato de 18 de Dezembro de 1928, a Rêde permitiu á Companhia Telefonica Brasileira o uso de seus postes, bem como a colocação de outros na faixa de terreno do leito de suas linhas, para a instalação de fios destinados ao serviço daquela Companhia.

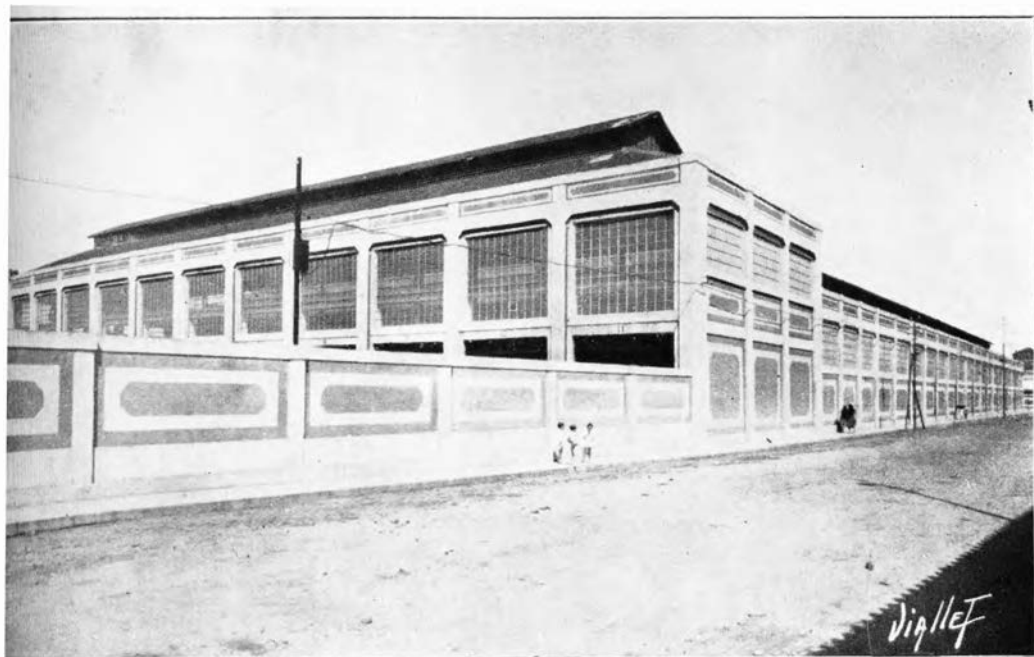
Em 27 de Agosto de 1929, foi lavrado entre a Rêde e os Srs. Raimundo Campolina Viana e Manoel de Oliveira Leite, o termo de rescisão do contrato existente entre essas duas partes para o lastramento de sua linha, em virtude de ter sido suspenso o trabalho do emprego de 200.000 ms³. de pedra britada, contrato esse levado a efeito pelo ex- Diretor Abraão Leite, por missivas expedidas e aprovadas pelas partes contratantes.

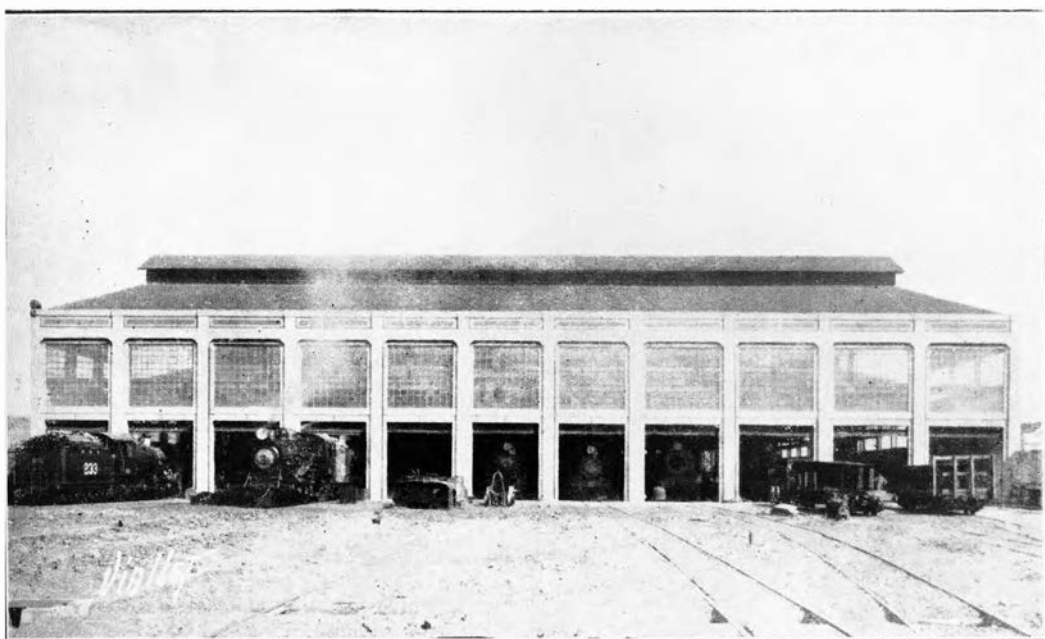
Em 11 de Janeiro de 1930, foi assinado com a Standard Oil Company of Brasil, a Atlantic Refining Company of Brasil e a Anglo Mexican Petroleum Company Limited, um termo de contrato para a concessão de um desvio, em Cruzeiro, para o carregamento e descarga de mercadorias das companhias citadas, que estão sujeitas, como qualquer outro expeditor ou consignatario, ás disposições do Regulamento Geral dos Transportes e ordens em vigôr.

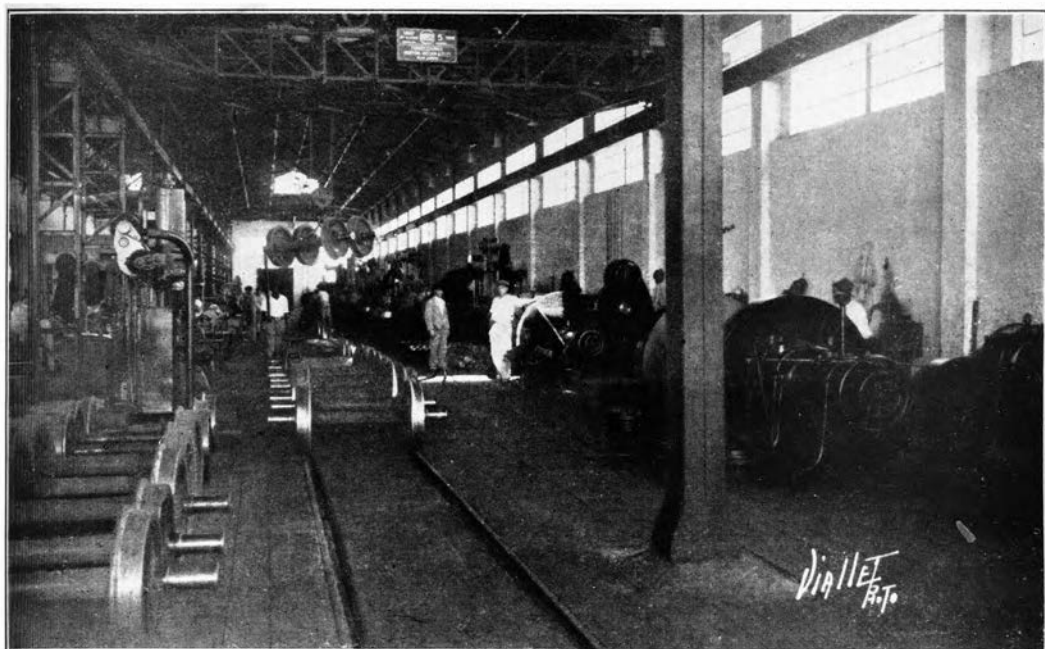
Em 20 de Janeiro de 1930, foi lavrado um termo de contrato entre a Rêde de Viação Sul Mineira e Infante & Cia., do Rio, para a colocação, por parte desta firma, de anuncios nos nossos carros de passageiros e estações. O arrendatario anterior era o Sr. Altivo Halfeld.

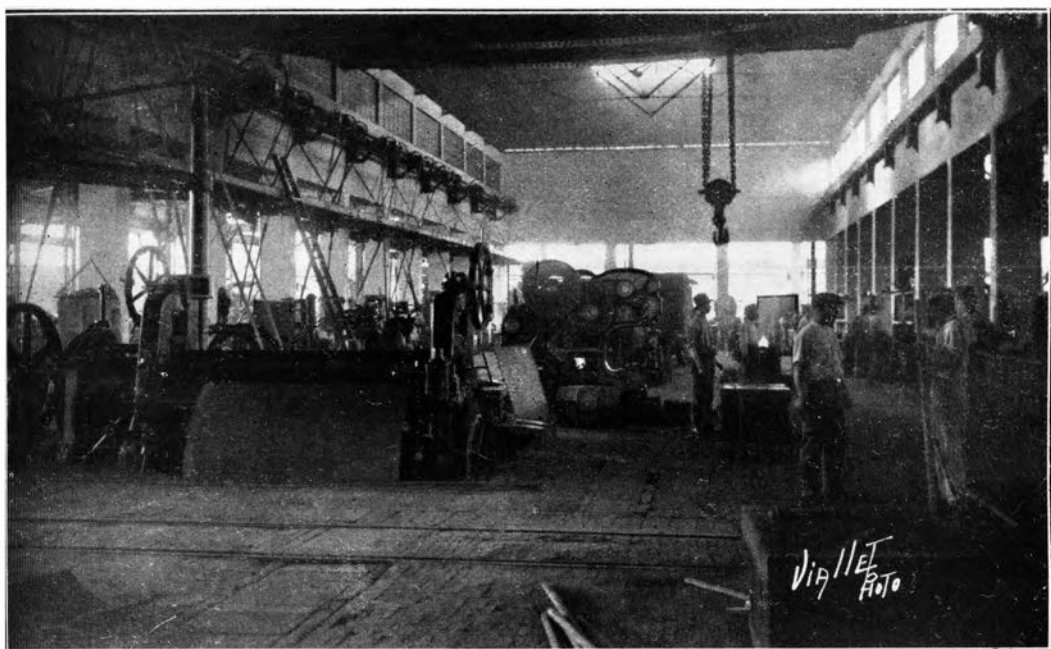
Em 3 de Abril de 1930, foi lavrado o contrato de trafego direto entre a Rêde de Viação Sul Mineira e a Viação Fluvial do Rio Sapucaí.

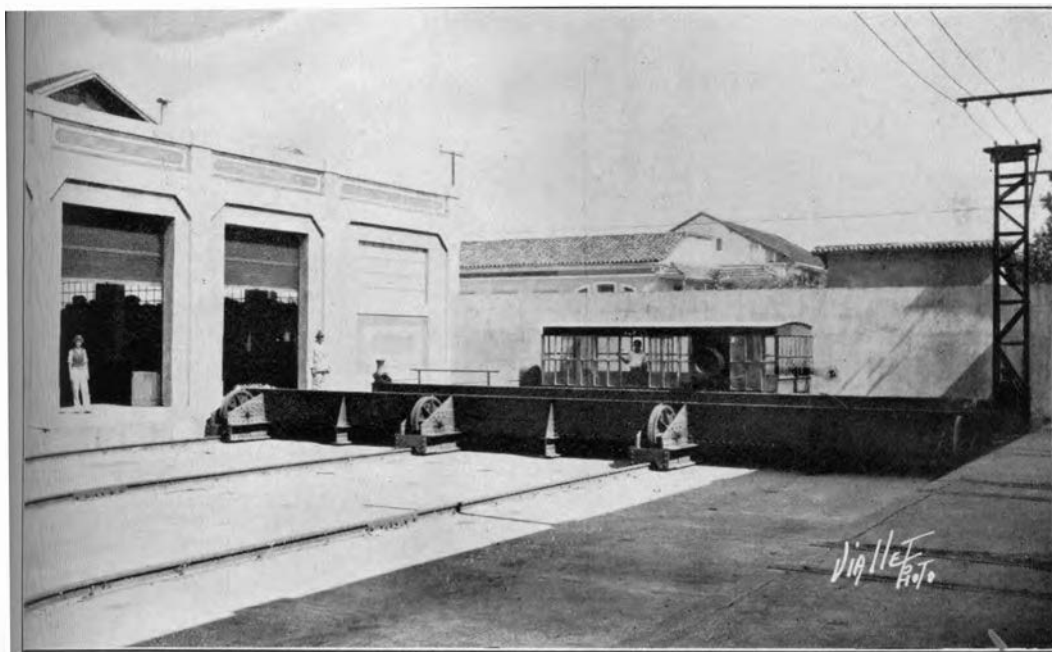
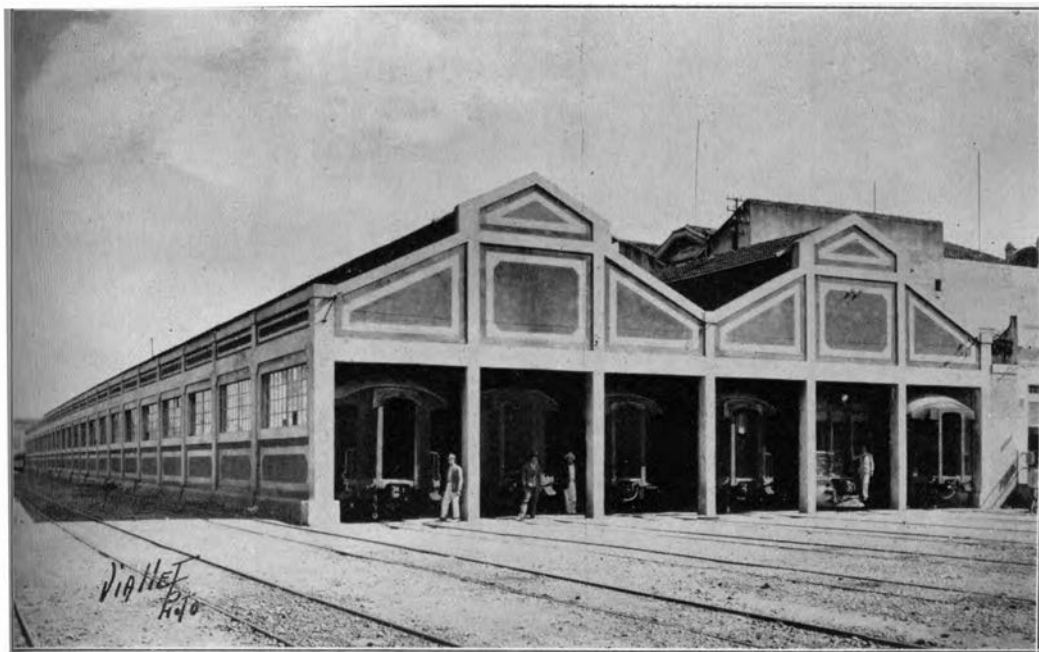
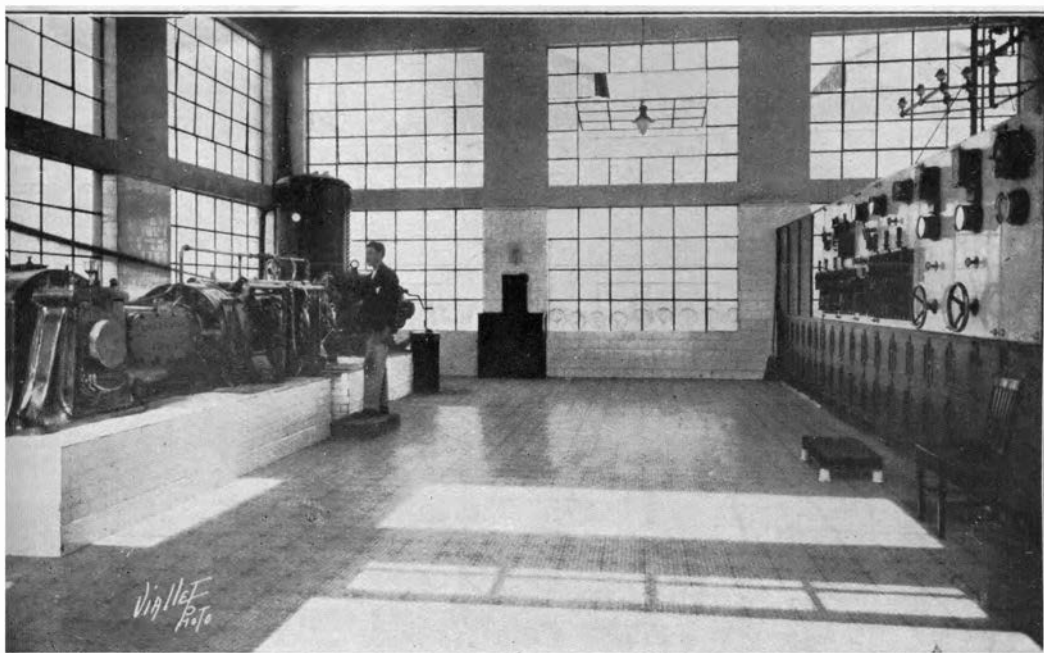
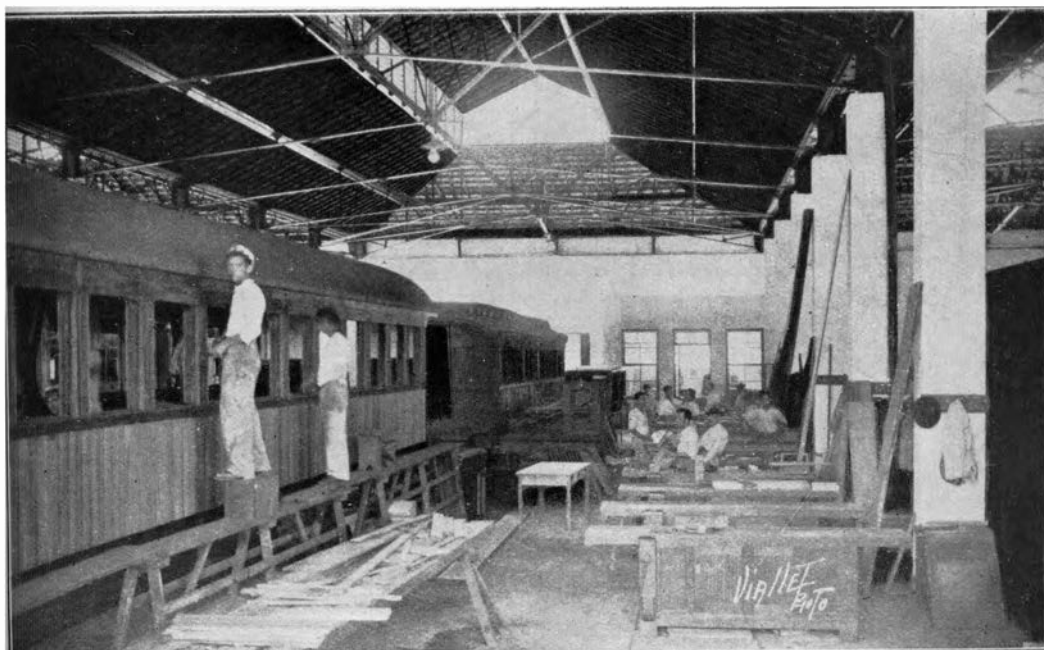
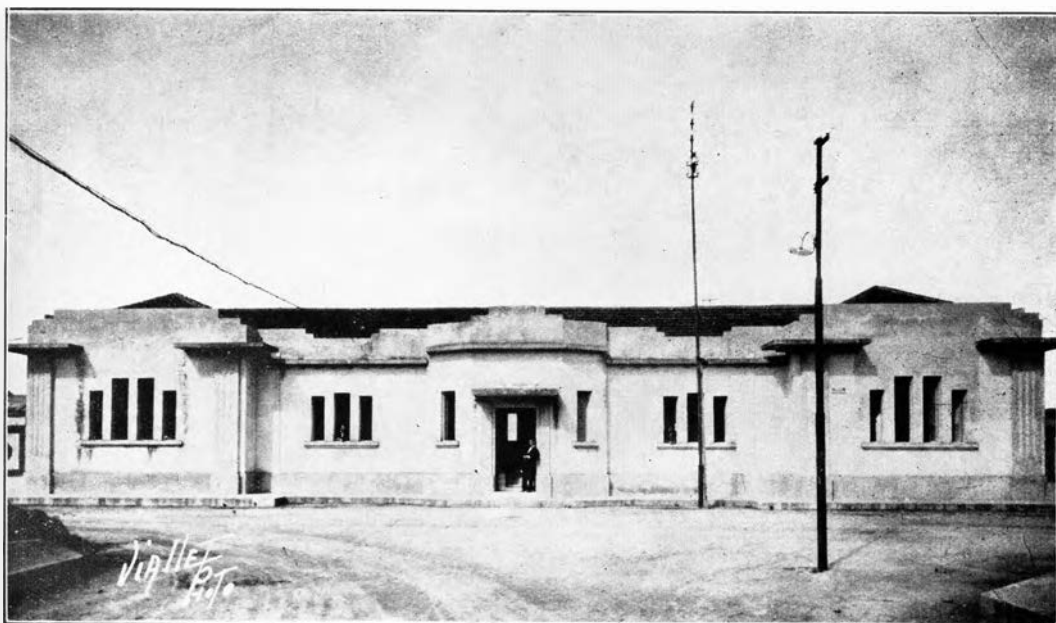
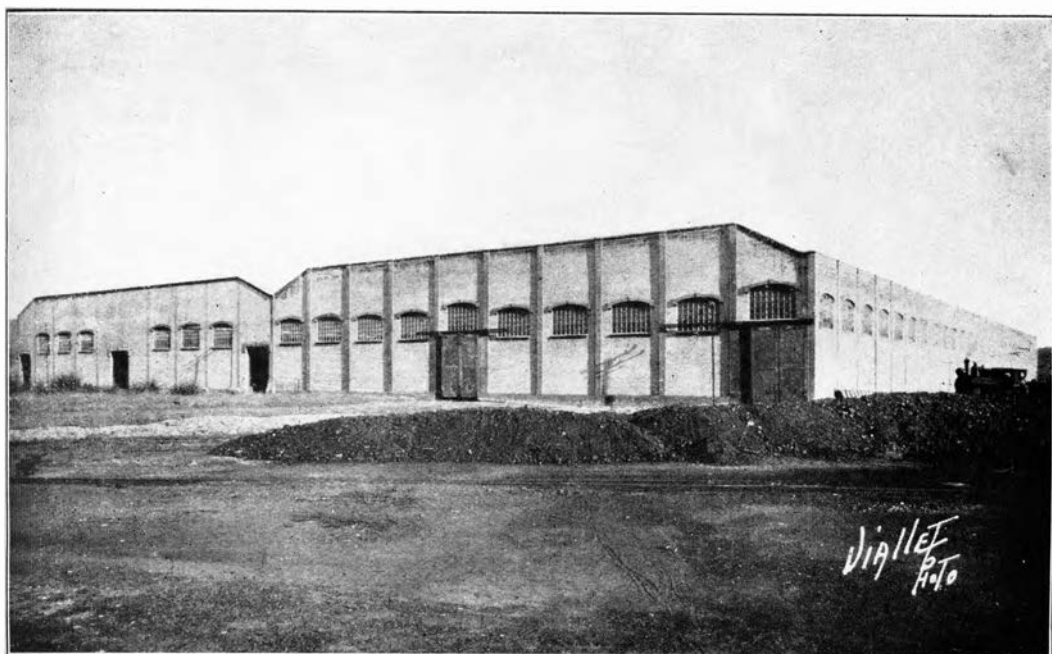
Em 24 de Março de 1930, foi lavrado entre a Rêde e o Sr. Julio Régnier, o contrato para o arrendamento do serviço dos carros restaurantes e botequins das estações de Passa Quatro e Soledade.

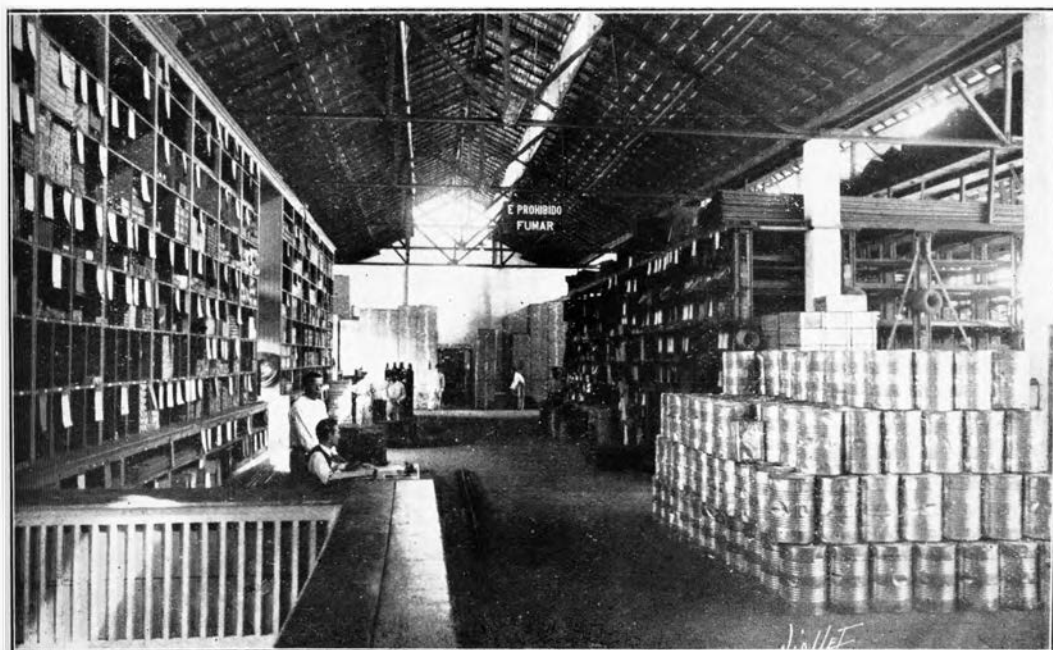
No dia 26 de Setembro do mesmo ano, esse contrato foi transferido para o Sr. Antonio Cardoso da Silva.

Vista externa da Secção de Mecânica das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro

Vista externa das Secções de Carros e Vagões e Serraria das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro.

Vista das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro, vendo-se a Secção de Montagem de locomotivas.

Vista interna das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro Plainas, tornos e frezas.

Secção de Tornos das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro.

Ferraria das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro.

Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro — Caldeiraria.

Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro — Fundição.

Carretão transportador, que serve ás Secções de Carros e vagões das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro.

O abrigo de carros, situado em Cruzeiro.

A "Casa de Força", localizada no interior das Oficinas da 3.ª Divisão em Cruzeiro.

Carpintaria das Oficinas da 3.ª Divisão, em Cruzeiro
Secção de Carros.

Edificio em que funciona o Escritorio da Locomoção, em Cruzeiro.

O Armazem Regulador de Café, localizado em Cruzeiro.
Tem capacidade para alojar 1.000.000 de sacas de café

Vista exterior do Almoxarifado da Estrada, em Cruzeiro.

Vista interna do armazem de materiais do Almoxarifado, em Cruzeiro.

XX

A ADMINISTRAÇÃO ALCIDES LINS

As Revoluções de Outubro de 1930 e de Julho de 1932. – Serviços de maior relevancia. – Dados estatisticos. – A Rêde Mineira de Viação. – Auxiliares diretos da Administração.

Dr. Alcides Lins.

Diretor desta Estrada em 1930 - 1932

XX

"A Administração Alcides Lins"

O Dr. Alcides Lins, engenheiro de real competencia e grande capacidade de trabalho, e cuja carreira brilhante tem sido uma ascensão rapida para o justo renome de que goza hoje no seio da engenharia nacional, tomou posse no dia 20 de Setembro de 1930 e entrou em exercicio no dia 24 do mesmo mês, do cargo de Diretor desta Estrada.

Nove dias depois, a 3 de Outubro, rebentou a Revolução Nacional, cuja vitoria, a 24, marcou um fato imorredouro na nossa historia politica.

OCUPAÇÃO DA ESTRADA PELO GOVERNO FEDERAL — Ao ser declarada a revolução de 1930, a Diretoria da Estrada se retirou para Passa Quatro, pois aqui não havia garantias para o seu funcionamento.

Na manhã de 4 de Outubro, o Dr. Adolfo Moreira, Chefe do 4.° Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, por uma ordem arbitraria do Governo Federal, procurou ocupar a Estrada, apossando-se da séde da sua Administração em Cruzeiro. Intitulava-se Diretor de toda a Estrada, mas a sua "administração" nunca passou de poucas dezenas de quilometros.

Essa ocupação da Estrada foi ilegal, por varios motivos, principalmente porque o Governo deposto ocupou-a quatro dias antes da publicação do decreto que poderia legalizar esse ato e porque o fez sem previamente proceder ao inventario do proprio arrendado.

O trem P-1, cujo horario era ás 6,hs.05, não saiu nesse dia (4), por ordem do Governo Federal.

Na noite de 3 já o Telegrafo Nacional havia mandado fechar a nossa estação de Radio.

A's 9,45 do dia 4, a sala dos aparelhos, em Cruzeiro, foi ocupada por empregados da Estrada de Ferro Central do Brasil, por ordem do Dr. Adolfo Moreira.

Nesse momento, o Dr. Alcides Lins, de Passa Quatro, endereçou áquele engenheiro o seguinte telegrama :

> "Protesto energicamente contra esta invasão indebita da Sala de Apparelhos da Rêde Sul Mineira, estrada arrendada ao Governo de Minas e a mim entregue por este Governo. Se a Inspectoria quer ocupar a Estrada, deve requisital-a Governo Estado e só com ordem deste eu a entregarei. Responsabiliso V. Excia. por estes actos illegaes e attentatorios do direito do Estado".

Em todas as linhas, o trafego foi feito com irregularidade.

Sómente no dia 7 de Outubro é que o Governo deposto, verificando a situação absolutamente ilegal do Chefe do 4.° Distrito em Cruzeiro e procurando legalizar seus atos em face dos direitos do Estado de Minas e do seu contrato, baixou o Decreto n.° 19.356, da ocupação da Rêde de Viação Sul Mineira.

A estrada não poude arrecadar regularmente as suas rendas, senão nos três primeiros dias do mês de Outubro.

Deposto o Dr. Washington Luis, no dia 24 de Outubro, a Junta Governativa, por um mal entendido, ordenou ao Comandante das forças federais em Cruzeiro, Cel. Favila Rodrigues, que não nos entregasse a séde da Administração, isto é, o Escritorio Central de Cruzeiro.

Afinal, no dia 28, emquanto estavam sendo preparadas as tropas mineiras, em Soledade, para virem ocupar militarmente a cidade de Cruzeiro, os engenheiros fiscais Walter Luz e Costa Ribeiro, por ordem da Inspetoria, entregaram toda a Rêde ao seu verdadeiro Diretor.

Para que fosse feita essa entrega sem violencias, muito concorreu o General Espirito Santo Cardoso, que patrioticamente se ofereceu como intermediario para solucionar a situação irregular.

CONSEQUENCIAS DA REVOLUÇÃO — As forças federais, no periodo revolucionario, praticaram inumeras depredações ao longo de nossas linhas ; e, por isso, o trafego não poude ser logo restabelecido.

O Governo Federal ocupou uma parte da Estrada até o dia 28 de Outubro, é verdade ; mas a circulação normal dos nossos trens ficou impedida até o dia 5 de Novembro, porque ainda duraram alguns dias o restabelecimento da linha e o encarrilamento do material rodante.

CONTA APRESENTADA AO GOVERNO FEDERAL — O Dr. Alcides Lins, em oficio de 11 de Fevereiro de 1931, pediu ao Exmo. Sr. Secretario da Agricultura do Estado de Minas que apresentasse ao Governo Federal a conta da ocupação da Estrada. Transcrevemos, abaixo, um trecho desse oficio :

> "Expostos os factos occorridos durante a occupação federal, aqui, e interpretada a legislação que a regulou, verificamos, a toda evidencia, que a União está devendo ao Estado de Minas Geraes :
>
> 1.º — Todas as despesas de custeio da R. V. S. M. durante o mez de Outubro; e
>
> 2.º — Metade da renda liquida, apurada em tomadas de contas, durante o mez de Outubro, de 1925 a 1929, quinquenio anterior á occupação.
>
> Conforme a demonstração e os quadros annexos, esta divida importa em:

Despesas de custeio de Outubro de 1930	1.147:079$818
Metade da renda liquida no quinquenio anterior	136:106$143
SOMMA	1.283:185$961
A DEDUZIR :	
Importancias entregues pelo Dr. Adolfo J. Moreira, para pagamentos, em Outubro de 1930	190:000$000
Saldo liquido	1.093:185$961

1 9 3 1

Os serviços de maior relevancia realizados na administração Alcides Lins, até Dezembro de 1931, foram os seguintes :

a) — inestimaveis serviços prestados pelo Diretor da Estrada ao país, na Revolução de Outubro de 1930, quando, defendendo o ideal mais puro da nacionalidade, foi ele o verdadeiro condutor da vitoria no Sul de Minas. A resistencia a principio e a ofensiva depois, neste setor mineiro, tiveram, segundo disse Osvaldo Aranha, grande influencia na vitoria final ;

b) — a organização metodizada das despêsas da Estrada, por meio de distribuição por verbas (classificação das despêsas) ; essa inovação veio facilitar a fiscalização exata das despêsas e mais acurado exame das mesmas ;

c) — a compressão de todas as despêsas ao minimo, conseguindo-se, com isso, o equilibrio financeiro da Estrada ;

d) — a remodelação completa do páteo de Cruzeiro e o intenso serviço de empedramento das linhas ;

e) — a revisão da Serra da Mantiqueira ;

f) — a colocação, pela primeira vez, de *retensores* na Serra da Mantiqueira, com ótimos resultados ;

g) — a assinalação de todos os dormentes novos com pregos de datar, de modo a fornecer um exato conhecimento da durabilidade das madeiras, nos diferentes pontos da linha ;

h) — novos horarios : — os trens M-1 e M-2, entre Três Corações e Tuiutí, passaram a circular diariamente ; os trens S-5 e S-6 foram melhorados ; o trem S-3 passou a ter como ponto final Pouso Alegre e o S-4 passou a dali se originar ; os trens MS-1 e MS-2 põem Sapucaí em contacto diario com Cruzeiro ;

i) — a avaliação aproximada da receita, com cinco dias apenas de atraso ; essa avaliação confére muito de perto com a apuração definitiva, feita 60 dias depois ;

i) — o lançamento das bases do serviço comercial da Estrada, para o estudo da produção da zona, das evasões de trafego, das tarifas adequadas e dos meios de aumentar a receita ;
l) — a inauguração do serviço telefonico seletivo, entre Cruzeiro e Três Corações e entre Cruzeiro e Itajubá : por meio desse serviço se faz o contrôle dos trens e registros do grafico, até os pontos indicados ;
m) —a reorganização do Almoxarifado : estabelecimento das fichas para todos os materiais, distribuição adequada em prateleiras, arquivo excelente e apropriado para buscas rapidas e imediato contrôle do material entrado e saído ;
n) — a abertura ao trafego de passageiros ás estações de 5.ª classe ;
o) — a concessão de passes, para frequencia ás escolas em centros maiores, aos filhos de funcionarios da Estrada que trabalhem e residam em logares sem recursos e sem escolas publicas ;
p) — a inauguração, em 10 de Junho de 1931, no Km. 146 da Linha da Barra, do posto-telegrafico de Rutilo, entroncamento da Estrada de Ferro Sul de Minas com a Oeste, pondo o Sul do Estado em comunicação direta com o porto de Angra dos Reis, no Estado do Rio ;
q) — a abertura da estação de Caneleiras ao trafego em geral.

O quadro que se segue resume, nos anos de 1930 e 1931, o movimento de importação e exportação nos entroncamentos da Estrada de Ferro Sul de Minas com todas as outras :

1 9 3 0

ESTAÇÕES	IMPORTAÇÃO KGS.	EXPORTAÇÃO KGS.	ANIMAIS QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES
Cruzeiro	57.129.173	3.334.800	33.348	Animais pequenos a 100 quilos
		36.115.200		
		71.726.030	90.283	Animais grandes a 400 kgs.
		111.174.030		
Barra	2.867.000	1.813.000		
Santa Rita	—	—		
Bom Jardim	165.000	76.000		
Lavras-Oéste	2.256.000	745.000	—	
Tuiutí	2.630.000	707.000	—	
Sapucaí	7.378.000	1.053.000	—	

1 9 3 1

ESTAÇÕES	IMPORTAÇÃO KGS.	EXPORTAÇÃO KGS.	ANIMAIS QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES
Cruzeiro	60.028.748	2.822.000	28.220	Animais pequenos a 100 kgs.
		41.499.600		
		91.317.370	103.749	Animais grandes a 400 kgs.
		135.638.970		
Barra	2.804.000	2.921.000	—	
Santa Rita	44.000	63.000	—	
Bom Jardim	455.000	1.910.000	—	
Lavras-Oéste	2.431.000	1.527.000	—	
Tuiutí	4.538.000	951.000	—	
Sapucaí	13.798.000	1.475.000	—	

Durante o ano de 1931, houve uma alteração geral de horarios, que entrou em vigôr a 1.º de Maio. Posteriormente, houve mais algumas modificações.

Continuou a ser feito o acompanhamento da circulação pelo grafico real, instituido em 1929. Essa pratica facilita muito, e com grande segurança, a apuração do percurso de trens.

Em 1931, foi adquirido um aparelho de solda eletrica "Kjellberg", constituido por um grupo motor-gerador "ESAB", 250 300 1450, de regulação automatica.

Na fundição foi montado um elevador eletrico para 2.000 quilos. Foram montados tambem 10 bebedouros higienicos nas Oficinas de Cruzeiro.

Ficou concluido em 1931 o abrigo para carros, em Cruzeiro. As despêsas com a construção desse abrigo, importaram em 313:647$095, desde o inicio até o final das obras.

A conservação das linhas da Sul foi sempre mantida em progresso constante.

Durante o ano de 1931, foram substituidos 319.280 dormentes.

Construiram-se 266 boeiros. Ficou tambem concluida, em Carmo da Cachoeira, uma caixa dagua metalica, com capacidade de 25.000 litros.

Foram empedrados, durante o ano de 1931, 112.507 Klms. de linhas e desvios e foram construidos 155.887 Klms. de cercas novas.

Ficou concluida a substituição dos trilhos tipo 18 Kgs. m. c. pelo tipo 21,kgs500, no ramal de Passa Três.

Em 1.º de Agosto de 1931 a Tipografia, que estava sob a direção da Contadoria, foi anexada ao Almoxarifado.

A arrecadação do adicional de 10%, destinado á conservação e reaparelhamento das linhas das Estradas, atingiu, em 1930, a Rs. 1.342:475$800 e em 1931 subiu a Rs. ...... 1.585:543$400. (O adicional de 10% foi creado em 1.º de Novembro de 1928).

A Estrada teve, em 1931, Rs. 413:670$450, pelas Comissões de impostos provenientes de clausulas contratuais (imposto de transporte, taxa de viação, e impostos dos Estados de Minas e do Rio).

Em 1930, apenas tivemos a quantia de Rs. 289:134$345, em comissões.

A renda das estradas estranhas, arrecadada por esta Estrada, em 1931, elevou-se á importancia de Rs. 8.913:702$443.

No ano de 1931 foram abertas ao trafego, em 1.º de Janeiro, as estações de Manacá, Tacape, Badé, Arenito e Garôa, na linha tronco ; Anil, Imbuia e Bogarí, na linha Sapucaí ; Residencia, na linha da Barra.

Em 1931, a receita da Estrada, sem incluir os Ramais do Estado de Minas e a Linha Fluvial, atingiu a Rs. 17.442:521$723 e a despêsa a Rs. 17.067:092$939.

Incluindo os Ramais e a Linha Fluvial, a receita subiu a Rs. 17.821:125$631 e a despêsa a Rs. 17.604:586$315.

Durante essa gestão, foi baixado o decreto federal n.º 19.770, de 19 de Março de 1931, regulando a sindicalização das classes patronais e operarias.

Ainda nessa gestão, foi instituido, na Sul de Minas, o direito das ferias de 15 dias por ano de serviço efetivo a todos os empregados. Tal concessão ficou regulada pelo Governo Provisorio, no Decreto n.º 19.808, de 28 de Março de 1931.

O fato mais importante da Administração Alcides Lins foi a creação da Rêde Mineira Viação, *ex-vi* do decreto 9.882, de 11 de Março de 1931, do Governo do Estado de Minas. Desse novo sistema ferroviario, composto da Rêde de Viação Sul Mineira, Oéste de Minas e Estrada de Ferro Paracatú, falaremos mais adiante, em um capitulo especial.

Pelo decreto supracitado, a Rêde de Viação Sul Mineira, que era, como vimos, uma estrada autonoma, passou a fazer parte do novo sistema, sob a denominação de "Estrada de Ferro Sul de Minas".

1 9 3 2

Damos a seguir os fatos principais ocorridos em 1932 :

ADICIONAL DE 10% — Destinada á conservação e reaparelhamento das linhas da Estrada, foi arrecadada sob esse titulo, em 1932, a quantia de 1.521:776$300.

2% DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES — No ano de 1932, por aconselhar o serviço, a renda de 2% da Caixa de Aposentadoria e Pensões passou a ser escriturada e apurada separadamente pela Contadoria. Sua arrecadação, que havia sido de 317:649$797, em 1931, subiu a 351:253$600, em 1932.

COMISSÕES — Pelas comissões de impostos arrecadados, provenientes de clausulas contratuais, a Sul de Minas teve, em 1932, a quantia de 79:984$189, assim discriminada : do imposto do transporte, 8:944$830 ; de taxa de viação federal, 4:490$060 ; de impostos do Estado de Minas, 62:412$799 ; e de impostos do Estado do Rio, 4:136$500.

Nos 5 anos anteriores, as importancias totais dessas comissões foram as seguintes :

1927	616:682$078
1928	516:447$788
1929	440:170$961
1930	270:640$466
1931	413:670$450

Essa grande redução foi consequente de um novo contrato da Rêde Mineira de Viação com o Estado de Minas, para a arrecadação de seus impostos, contrato esse que reduziu de 8 a 3% a comissão para a Estrada.

TRANSPORTES — De 1931 para 1932 houve um declinio quasi geral nos transportes. O numero de bovinos transportados em 1931 atingiu a 105.324 cabecas e em 1932 a 67.337. O transporte de suinos igualmente desceu de 38.240 cabecas em 1931 para 34.248 em 1932. Houve, entretanto, sensivel aumento de toneladas-quilometros de mercadorias remuneradas, passando de 37.396.281 em 1931 para 40.134.961 em 1932.

No ano de 1932 foi esta a porcentagem da receita dos diferentes transportes, verba por verba :

1.° logar	— Mercadorias diversas	38,35 %
2.° "	— Café	26,08 %
3.° "	— Passageiros	13,88 %
4.° "	— Bagagens e encomendas	7,34 %
5.° "	— Animais	5,76 %
6.° "	— Diversas e eventuais	5,36 %
7.° "	— Comissões	0,48 %
8.° "	— Telegramas	0,19 %
9.° "	— Armazenagens	0,16 %

Alias, essa mesma ordem vem sendo notada desde muitos anos.

OFICINAS — Em Março de 1932, ficou concluida a pavimentação da Oficina Mecanica, marcenaria, carpintaria e serraria, que teve inicio em Maio de 1931. Nesse serviço foi gasta a importancia de 39:372$826, sendo 29:989$070 em 1931 e 9:383$756 em 1932.

SUBSTITUIÇÃO DE DORMENTES — Nos anos de 1927 a 1932 foram substituidos 2.064.157 dormentes. Sendo, nesse ultimo ano, de 1.408km960 a extensão de nossas linhas, ramais e desvios, pode-se considerar como substituidos todos os dormentes naquele periodo. Em 1927, a media de dormentes empregados por quilometro foi de 310,07 e em 1932 foi de 265,74.

OBRAS DE ARTE E EDIFICIOS — Em 1932 foram construidos 308 boeiros de bôca de corte, 14 pontilhões e mata-burros, 10 muros de arrimo e 10 ranchos destinados ao pessoal da V. P. e guarda-chaves. Foram reparados 125 estações e armazens, 26 casas e ranchos de turma e 27 edificios diversos.

EMPEDRAMENTO — Correu normalmente em 1932 o serviço da exploração das pedreiras. Em 1931, as nossas três pedreiras produziram 61.511m³,800 de pedra britada e em 1932 produziram 57.452m³,000. O preço medio do m³ de pedra foi de 9$323, em 1932, contra 9$769 em 1931.

No ano de 1932 foram empedrados 38.673 metros lineares de linha, sendo empregado nesse serviço o cubo de 0m³,703 por metro corrente de linha empedrada, saindo a 8$707 o metro corrente do empedramento.

Em 1932 estavamos com 599,604 quilometros de linha empedrada, o que representa 45% do total das linhas em trafego.

CERCAS — Os serviços de construcão e reparacão de cercas continuou com intensidade em 1932. Nesse ano foram construidos 81kms,328 de cercas, tipo "standard" a $772 o metro linear e reconstruidos 153kms,580 a $403.

Foram construidas e assentadas 32 porteiras, saindo a 150$288 cada uma. No serviço de construcão e reconstrução de cercas em 1932 foram empregados 16.902 postes de trilhos, 11.280 de madeira, 908 rolos de arame e 1.472 quilos de grampos.

RELAÇÕES COM A SUPERINTENDENCIA

Pouco se fez durante o ano de 1932, no sentido da verdadeira unificação das tradas que compõem a Rêde Mineira de Viação.

Entretanto, a Sul de Minas apresentou para este fim contribuições important

1.º — o notavel memorial do Dr. Alcides Lins sobre a organização da contabilida divisionaria e esboço da administração superior ;
2.º — grande colaboração no plano das novas tarifas da Rêde Mineira de Viação, el borado por uma comissão conjunta, após laboriosos e minuciosos estudos feit em Cruzeiro ;
3.º — grande colaboração para o plano de unificação das duas Contadorias e do se viço da Renda das estações ;
4.º — iniciativa da elaboração de novos horarios, mas bem articulados com a creaçã do trem direto entre o Sul de Minas e Belo Horizonte.

RELATORIOS MENSAIS

Por iniciativa do Dr. Alcides Lins, foram organizados, a partir de Janeiro de 193 relatorios mensais demonstrativos do movimento da estrada, com minuciosos dados est tisticos financeiros, economicos e técnicos.

Todos esses dados foram, como era natural, calcados sobre o trafego da Sul de Minas, de acôrdo com o contrato de arrendamento, podendo, assim, ser estabelecida comparação com os anos anteriores. Não havendo ainda tarifa unica, nem renda unica da Rêd Mineira de Viação, porém duas tarifas e duas rendas, separadamente apuradas por metodos e criterios diversos, não era possivel estabelecer nesses relatorios os elementos de trafego referentes ao percurso total nas linhas da Rêde Mineira de Viação, em relação com o grupo de estações da Sul de Minas.

RESULTADOS FINANCEIROS

Foram auspiciosos esses resultados, verificando-se em 1932 o maior saldo já obtido pela Sul de Minas, conforme demonstram os quadros seguintes, que dão o movimento do CUSTEIO da Sul e dos ramais mineiros por ela administrados.

ANO DE 1932

SERVIÇOS	RECEITA	DESPÊSA	RESULTADOS	
			SALDO	DEFICIT
Estrada de Ferro Sul de Minas	20.146:377$624	16.910:797$760	3.235:579$864	$
Ramal de S. Gonçalo	47:126$542	177:186$129	.....$.....	130:059$587
Ramal de T. Pontas	46:680$203	110:630$876	.....$.....	63:950$673
Ramal de Machado	116:818$685	214:241$688	.....$.....	97:423$003
Linha Fluvial	7:908$922	29:525$377	.....$.....	21:616$455
SOMMA	20.364:911$976	17.442:381$830	3.235:579$864	313:049$718

RESULTADO LIQUIDO DO CONJUNTO : { Soma do Saldo . . . 3.235:579$864
Soma dos deficits . . . 313:049$718
LIQUIDO-SALDO . . . 2.922:530$146

COEFICIENTE DO TRAFEGO : $\frac{17.442:381\$830}{20.364:911\$976} \times 100 = 85,6\%$

COMPARAÇÃO COM O ANO DE 1931 DA RENDA POR ESTRADA

	IMPORTANCIAS		DIFERENÇAS	
	1932	1931	MAIS	MENOS
Estrada de Ferro Sul de Minas	20.146:377$624	17.442:521$723	2.703:855$901	.....$.....
Ramal de S. Gonçalo	47:126$542	69:311$613	.....$.....	22:185$071
Ramal de T. Pontas	46:680$203	76:123$052	.....$.....	29:442$849
Ramal de Machado	116:818$685	221:922$943	.....$.....	105:104$258
Linha Fluvial	7:908$922	11:246$500	.....$.....	3:337$578
SOMA	20.364:911$976	17.821:125$631	2.703:855$901	160:069$556

DIFERENÇA :

20.364:911$976
17.821:125$631

2.543:786$345

COMPARAÇÃO COM O ANO DE 1931 DA DESPESA POR ESTRADA

	IMPORTANCIAS		DIFERENÇAS	
	1932	1931	MAIS	MENOS
Estrada de Ferro Sul de Minas	16.910:797$760	17.067:092$939	.....$.....	156:295$179
Ramal de S. Gonçalo .	177:186$129	148:844$564	28:341$565	.....$.....
Ramal de T. Pontas	110:630$876	149:078$452	.....$.....	38:447$576
Ramal de Machado .	214:241$688	206:200$143	8:041$545	.....$.....
Linha Fluvial	29:525$377	33:370$217	.....$.....	3:844$840
SOMA	17.442:381$830	17.604:586$315	36:383$110	198:587$595

DIFERENÇA :

17.442:381$830
17.604:586$315

162:204$485

Verifica-se, quanto á Sul de Minas, que, ao par de maior receita, tivemos menor despesa que no ano anterior. Em parte, a revolução contribuiu para este resultado. Durante alguns mêses, o trafego se fez com a metade dos trens de passageiros de horario aprovado, para que o material pudesse ser aproveitado para transportes militares, e estes constituiram renda da estrada, embora cobrados por tabela extremamente baixa.

Quanto aos ramais mineiros, tivemos em 1932 menor despêsa que em 1931. Apesar disso, cresceu o "deficit", porque a receita foi notavelmente menor, pela razão principal de haverem sido suprimidos os zeros nos entroncamentos desses ramais e termos deixado de cobrar os 20% adicionais a que nos davam direito os termos do acôrdo com o Governo Federal para o trafego desses ramais.

CONTRATO — No dia 18 de Abril de 1932, foi lavrado, em Cruzeiro, entre a Rêde Mineira de Viação e a Emprêsa das Aguas de Caxambú, um termo de contrato para o trafego dos vagões da primeira no desvio construido pela segunda.

A REVOLUÇÃO PAULISTA DE 1932

Os acontecimentos decorrentes da revolução paulista marcaram, na E. F. Sul de Minas, o fim de uma administração e o advento de outra.

A zona da Estrada foi teatro das mais serias operações de guerra, tendo o seu pessoal vivido tres mêses de angustia inexcedivel. Seu material rodante e de tração foi todo empregado no transporte de tropas, viveres, munições de guerra, além das mercadorias do trafego comum, indispensaveis á vida da região.

Cruzeiro, séde da Administração, foi ocupada pelos revolucionarios, ficando separada do resto da Estrada pelas linhas de fogo da Mantiqueira.

O Dr. Alcides Lins ficou isolado em Cruzeiro, surpreendido pelas circunstancias, surgindo, por essa razão, uma diretoria improvizada que dirigiu de Soledade, com escassos elementos técnicos, toda a Estrada e ainda os trechos vizinhos da Mogiana.

Assim foi que, tendo ficado o Dr. Alcides Lins em Cruzeiro, solidario embora com o Governo de Minas, assumiu a direção da Estrada, do outro lado, o Eng. Benjamin M. de Oliveira, por ordem do Sr. Superintendente da R. M. V., em 15 de Julho de 1932.

Descrever as aflições, o trabalho titanico de todos os empregados da Estrada, nesse lutuoso periodo de tempo, não cabe neste trabalho historico descritivo. Cumpre-nos apenas realçar a lealdade e o esforço inconfundiveis que sempre foram os traços caracteristicos do nosso pessoal.

A Estrada não desmereceu da confiança do Governo do Estado de Minas e isto é o bastante.

Quando o clarão levantino da paz ergueu no horizonte brasileiro a sua cortina risonha, todos os empregados voltaram para os seus postos, afim de cuidarem da colaboração fecunda e gloriosa que lhes reclamavam os destinos da Estrada.

Cessada a luta fratricida, voltou a alegria aos corações.

OCUPAÇÃO DOS RAMAIS MINEIROS DA MOGIANA — No dia 16 de Julho de 1932, por decreto do Governo Provisorio, os ramais mineiros da Mogiana, de Tuiutí a Passos e Biguatinga, foram incorporados á Rêde Mineira de Viação. No dia 18 a columna do Major João Lemos ocupou Muzambinho, onde na mesma data o Eng.° Tasso Benjamin da Mota assumiu a direção dos ramais da Mogiana; e no dia 25 ocupou Guaxupé. As normas de serviço da Estrada ocupada não se modificaram. Foi ela durante tres mêses administrada pela Rêde Mineira de Viação, com grandes vantagens de ordem militar para o Governo e indiscutivel resultado economico para a vida daquela região. Em 19 de Outubro o Engenheiro Raul de Mendonça Chaves, que substituia o Eng.° Tasso Mota, entregou os ramais á administração efetiva da Mogiana.

OCUPAÇÃO DAS LINHAS DA MOGIANA ALEM DE SAPUCAI'

Essas linhas até Mogí-Mirim, E. Santo do Pinhal, Jaguari, e ultimamente até mesmo Campinas, foram rapidamente ocupadas pelas tropas legais depois de transposto em fins de Agosto o rio Eleuterio. A pedido do Exmo. Snr. General Jorge Pinheiro, comandante da 4.ª Divisão de Infantaria, foi destacado pessoal e material da Sul de Minas para o trafego méramente militar dessas linhas, que foi dirigido pelo engenheiro Heitor Noronha, instalado primeiramente em Itapira, depois em Mogí-Mirim e auxiliado por elementos nossos de todas as divisões. Zona de intensos combates, o trafego dos trens, a propria reparação da linha telegrafica e da via permanente fizeram-se sob insistente bombardeio aéreo afrontado pelos empregados da estrada, com admiravel coragem.

A nossa direção do trafego militar nessas linhas cessou no dia 4 de Outubro, retirando-se o Dr. Heitor Noronha com todos os seus auxiliares.

OCUPAÇÃO DE CRUZEIRO PELOS REVOLTOSOS — Essa ocupação se deu com o proprio rebentar da revolução. No dia 15 de Julho, o Dr. Alcides Lins, solidario com o Governo de Minas, deixou a diretoria da estrada, que foi exercida de então até 5 de Agosto pelo capitão Manoel de Freitas Novais, morto em combate nessa data, e de 7 do mesmo mês até 12 de Setembro pelo capitão Osvaldo Mena Barreto.

Os diretores revolucionarios não fizeram alterações no pessoal efetivo da estrada militarmente ocupada. Por ordem deles, organizaram-se transportes militares até Tunel; materiais da estrada foram cedidos ás tropas revolucionarias; nas Oficinas da Locomoção fabricaram-se e concertaram-se apetrechos de guerra, armamentos e veículos automoveis. Por ocasião da retirada, levaram os revolucionarios grande quantidade de materiais do Almoxarifado e praticamente inutilizaram as Oficinas, pela retirada da maior parte das pequenas maquinas operatrizes e dos motores eletricos das grandes, que conduziram comsigo.

Essas maquinas e grande parte desses materiais foram devolvidos á estrada depois da terminação da luta civil.

REOCUPAÇÃO DE CRUZEIRO — Com a tomada de Cruzeiro, pelas tropas legais, o Dr. Alcides Lins reassumiu as suas funções de Diretor da Estrada, em 13 de Setembro, tomando imediatamente providencias para a reparação da via permanente e da linha telegrafica até Tunel, ambas depredadas pelos revolucionarios.

Devido a um incidente que surgiu entre o Sr. Superintendente da Rêde Mineira de Viação e o Diretor da Sul de Minas, o Dr. Alcides Lins, que tão assinalados serviços vinha prestando, resolveu pedir demissão do seu cargo, no dia 17 de Setembro, passando, a 18, a direção interina da Estrada ao Eng.° Benjamin Magalhães de Oliveira.

O Dr. Benjamin de Oliveira, no seu relatorio de 1932 e o Dr. Alcides Lins, no seu livro "A Revolução de São Paulo", expõem os motivos pelos quais este ultimo declinou das altas funções de que estava investido pela confiança do governo mineiro.

OS AUXILIARES DA ADMINISTRAÇÃO ALCIDES LINS — Os auxiliares diretos do Dr. Alcides Lins foram os Srs.:

CHEFE DA LOCOMOÇÃO:
Dr. Coriolano Gomes de Matos

ASSISTENTE DO DIRETOR — (Chefe do Trafego)
Dr. Benjamin M. de Oliveira
Dr. Armando Gouvêa

CHEFE DA LINHA
Dr. Alexandre Belfort de Matos

CHEFE DO ESCRITORIO CENTRAL
Dr. Justino Lisbôa

SECRETARIO DA ESTRADA
Vasco de Castro Lima

AJUDANTE DA LOCOMOÇÃO
Dr. Lauro Parente

AJUDANTE DO TRAFEGO
Dr. Valdemar Baêta Neves

AJUDANTE DA LINHA
Dr. Armando Gouvêa
Dr. Valdemar Baêta Neves

CHEFE DA SECÇÃO TECNICA
Dr. Francisco Sanches

CHEFE DA CONTABILIDADE
Henrique Monteiro de Azevedo

CONTADOR
José Barbosa Vasques

ALMOXARIFE
Alberto Passos

FIEL RECEBEDOR — (Tesoureiro)
Artur Alvares

XXI

AS ADMINISTRAÇÕES BENJAMIN M. DE OLIVEIRA E MELITÃO JOSÉ DE CASTRO SOUZA

Acontecimentos principais. – Serviços relevantes. Auxiliares diretos das Administrações.

Dr. Benjamin Magalhães de Oliveira,

Diretor da Estrada em 1932 - 1933.

Melilão José de Castro Souza,

Engenheiro

atual Diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas.

O Gabinete do Diretor, vendo-se o Engenheiro Melitão José de Castro Souza, Diretor, e o Sr. Vasco de Castro Lima, Secretario da Estrada.

XXI

As Administrações Benjamin M. de Oliveira e Melitão José de Castro Souza

Como vimos no capitulo anterior, o Engenheiro Benjamin Magalhães de Oliveira assumiu a direção interina da Estrada no dia 18 de Setembro de 1932, quando a recebeu das mãos do Eng.º Alcides Lins.

O Dr. Benjamin não era então um elemento extranho á Estrada, á qual, aliás, já havia prestado serviços de real valor no posto de Assistente do Diretor, que ocupou na Administração Lins, depois de exercer outros cargos, sempre se distinguindo pela sua notavel aplicação ao trabalho.

Vinha exercendo o cargo de Chefe do Trafego desde 1.º de Setembro de 1928, sendo, com a formação da Rêde Mineira de Viação, nomeado Assistente do Diretor, cargo este que abrange as antigas funções de Chefe do Trafego. Em 4 de Junho de 1932 deixára o posto de Assistente do Diretor, por ter sido nomeado Chefe do Departamento Comercial da Rêde Mineira de Viação, com séde em Belo Horizonte. Foi nesse posto que a Revolução paulista veio encontrá-lo. As circunstancias que o levaram á direção interina da Estrada já foram narradas no capitulo anterior.

Aqui serviu até 14 de Agosto de 1933, quando passou a direção da Estrada ao Eng.º Melitão José de Castro Souza, por ter sido nomeado Diretor da E. F. Oéste de Minas, cargo que ainda vem ocupando.

O Dr. Castro Souza tambem não é um elemento extranho á Estrada, pois aqui já serviu na Administração Abraão Leite, como Chefe da Locomoção, e agora mesmo, quando foi chamado para a direção suprema da nossa ferrovia, estava exercendo novamente aquele posto.

As qualidades de carater, honestidade, competencia técnica, compreensão da justiça, equânimidade e desprendimento que exornam a figura do nosso atual Diretor, podem ser comprovadas com a sua longa vida de ferroviario experimentado e capaz, toda ela pautada com espirito superior.

Por todos esses titulos, a sua presença na direção da Sul de Minas é uma grande honra para os nossos ferroviarios.

As administrações do Dr. Benjamin Magalhães de Oliveira e Dr. Melitão José de Castro Souza abrangeram, como vimos, o periodo de fins de 1932 para cá.

Os acontecimentos principais ocorridos em 1932 já foram relatados no capitulo anterior.

Damos, agora, a seguir, os referentes ao ano de 1933 :

1 9 3 3

RESULTADOS FINANCEIROS

O ano de 1933 deu um grande "deficit", acarretado pela quéda brusca da renda, que caiu bastante, contra todas as espectativas.

De 20.146:377$624, em 1932, a renda desceu a Rs. 15.026:073$610, em 1933 ; emquanto que a despêsa aumentou muito pouco, não sendo esta a causa do "deficit", que ascendeu a 2.340:421$638 na Estrada de Ferro Sul de Minas.

O quadro seguinte demonstra esse resultado, com a inclusão tambem dos Ramais do Estado de Minas e Linha Fluvial :

SERVIÇOS	RECEITA	DESPÊSA	RESULTADOS	
			SALDO	DEFICIT
E. F. Sul de Minas	15.026:075$610	17.566:495$248	—	2.540:421$638
Ramal S. Gonçalo	60:704$550	135:631$334	—	74:926$784
Ramal T. Pontes	62:080$900	122:114$327	—	60:033$427
Ramal de Machado	161:849$650	205:011$319	—	43:161$669
Linha Fluvial	5:628$300	30:173$608	—	24:545$308
Soma	15.516:557$010	18.059:425$836	—	2.743:088$826

Resultado liquido do conjunto	Soma do saldo	
	Soma dos Deficits	2.743:088$826
	Liquido — Deficit	2.743:088$826

Coeficiente do Trafego : $\frac{18.059:425\$836 \times 100}{15.516:557\$010} = 117,9\ \%$

ADICIONAL DE 10% — A arrecadação, sob esse titulo, foi de Rs. 1.402:595$000.

2% DA CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES — Sua arrecadação, nesse ano, subiu a 370:450$600.

COMISSÕES DE IMPOSTOS

Mineiro	59:343$800
Fluminense	3:946$500
Federal	13:957$800

TRAFEGO

EXTENSÃO DAS LINHAS TELEGRAFICAS — Em 31 de Dezembro de 1933, havia 1.525 quilometros de linhas telegraficas, com um desenvolvimento de 3.054 quilometros.

LINHAS TELEFONICAS DO SERVIÇO SELETIVO — A extensão dessas linhas, em 31 de Dezembro de 1933, era de 267 quilometros, com o desenvolvimento de 534 quilometros.

LINHAS TELEFONICAS COMUNS — 6.300 metros, em 31 de Dezembro de 1933.

ESTAÇÕES DE RADIO — No ano de 1933 funcionaram 3 estações de radio : uma em Cruzeiro, outra em Soledade e a terceira em Itajubá.

TELEGRAMAS EM SERVIÇO PASSADOS PELA SALA DOS APARELHOS DE CRUZEIRO — Transmitidos : 43.806, com 797.303 palavras ; recebidos : 121.202, com 2.011.647 palavras.

TELEGRAMAS EM TRANSITO E BALDEADOS PELAS COLETORAS — Em serviço : 223.433, com 2.924.615 palavras ; particulares : 4.842, com 77.644 palavras.

SERVIÇO RADIOTELEGRAFICO

Radiogramas transmitidos : 2.010, com 95.653 palavras.
Radiogramas recebidos : 934, com 30.048 palavras.
Radiogramas em transito : 368, com 11.855 palavras.

LOCOMOÇÃO

LOCOMOTIVAS — Em 31 de Dezembro de 1933 existiam 116 locomotivas, das quais 42 estavam em serviço ativo, 4 destacadas na Estrada de Ferro Oeste de Minas, 52 em depósito, 6 em reparação e 12 aguardando reparação.

CARROS E VAGÕES — Em 31 de Dezembro de 1933 existiam na Estrada 145 carros e 719 vagões.

FUNDIÇÃO — Durante o ano foram fundidos 223.691 quilos de ferro, 86.902 quilos de bronze e 3.841 quilos de metal patente, com as despêsas de 82:216$863, 99:833$993 e 7:801$520, respectivamente.

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS — O percurso de locomotivas em 1933 atingiu a 3.788.760 quilometros, contra 3.982.491 em 1932.

COMBUSTIVEL — Em 1933 gastaram-se 5.074.510 quilos de carvão e 249.031 metros cubicos de lenha, nos valôres de 534:277$704 e 2.040:879$901 respectivamente.
O preço medio de uma tonelada de carvão em 1933 foi de 107$716 e do metro cubico de lenha 6$974. O consumo medio de combustivel por 100 quilometros foi de 7,9. A despêsa media de combustivel pela mesma distancia foi de 60.264.

LUBRIFICAÇÃO DE LOCOMOTIVAS — Em 1933 foram consumidos 50.252 1/2 litros de oleos, no valôr de 113:856$157.

ESTOPA — O consumo desse material foi de 5.107 quilos, no valôr de 8:350$240, sendo o preço medio de um quilo 1$635.

PERCURSO DE VEICULOS — O percurso total de veiculos em 1933 subiu a... 14.064.465 quilometros.

Os principais serviços efetuados nas Oficinas e na Tração, durante o ano de 1933, foram os seguintes:

OFICINAS

1) Inicio da construção da secção para reparação de automoveis.
2) Reorganização do serviço de fundição e preparo de bronzes de carros e vagões.
3) Reparação seriada de vagões pelo sistema de fluxo de serviço.
4) Modificação dos vidros indicadores dagua das locomotivas, do tipo tubular para o Americano (Reflex Gauge Glass).
5) — Estreitamento das fornalhas das locomotivas 210, 211 e 212, que, por defeito original da fabrica, forçava a abertura de 3/8" na bitola interna dos rodeiros motriz e ultima conjugada.
6) Supressão dos batentes que limitavam o curso do jogo de guia das locomotivas "Consolidation" e "Mikado" Sewartzkopff, dando, consequentemente, maior latitude ao referido curso. Essa modificação veio reduzir as fraturas de longerões.
7) Pintura padronizada dos carros de passageiros com tintas especiais da Condor Oil e Internacional.
8) Modificação dos automoveis de turismo em autos para inspeção de linha.
9) Modificação de 33 pranchas PV para o serviço de transporte de lenha, passando a serie TL (até 31/12/933 existiam 7 TL em serviço). Essa providencia visou desocupar as pranchas C.T. e V.M. do serviço de lenha, entregando-as ao Trafego.
10) Padronização do sistema de alavancas dos freios dos veículos em geral.
11) Instalação do aparelhamento para limpeza com játo de areia.
12) Instalação das bombas de ar "Cross Compomid" nas locomotivas da serra de Cruzeiro.
13) Modificação da guia das hastes do slide nas locomotivas das series 210 e 250.
14) Estandardização dos truques dos vagões de 20 toneladas.
15) — Intensificação do serviço de solda eletrica. Deixou-se de restaurar os frisos das rodas motrizes das locomotivas por não terem dado bom resultado os primeiros ensaios feitos com esse serviço.

TRAÇÃO

1) — Inicio da reforma do predio do 3.º Deposito.
2) — Instalação da oficina de freio do 2.º Deposito.
3) — Revisão das escalas das locomotivas, fazendo-se maior aproveitamento com adoção das equipagens multiplas.
4) — Reorganização do serviço de concertadores.
5) — Inicio do regime de reuniões mensais dos Chefes de Deposito, Fiscais da Tração e Auxiliar da Tração.
6) — Inicio do serviço de instalação de força e luz eletrica no 5.º Deposito.

7) — Intensificação do serviço de enchimentação periodica dos veículos, racionalizando-a com operarios especializados.
8) — Experiencia e uso do combustivel misto nas locomotivas da serra de Cruzeiro.
9) — Construção de guaritas com 4 camas para dormitorios do pessoal da Tração.
10) — Construção de um quarto para dormitorio do pessoal da Tração, em Passa Quatro.
11) — Instalação do aparelho de lavagem de caldeiras com agua quente.
12) — Reorganização do serviço de lenha e elaboração do respectivo regulamento.
13) — Reorganização do serviço dos armazens de materiais dos Depositos com a creação das fichas-estoques.
14) — Inicio do fabrico de carvão vegetal.
15) — Regulamentação das descidas dos trens na serra de Cruzeiro, sómente com o freio automatico. (Salvo nos trens compostos de veículos dotados apenas de freio manual)
16) — Creação do logar de fiscal de caldeiras.
17) — Remodelação dos carros de socorro.
18) — Estandardização da colocação das correntes de segurança e das mangueiras de freio em relação ao centro do engate.
19) — Organização do sistema da marcação da data da enchimentação de caixas e lubrificação de placas de pião, com "grade" para 2 anos.
20) — Confecção e colocação de lanterna eletrica para sinais, nas locomotivas.
21) — Regulamentação das promoções de foguistas de 1.ª classe a maquinistas-praticantes, por meio de concurso.

LINHA

CONSERVAÇÃO ORDINARIA EM GERAL — Foi dispendida a importancia de Rs. 5.532:158$769, sendo 5.277:990$349 com as linhas da Estrada de Ferro Sul de Minas e 254:168$420 com os ramais do Estado de Minas.

DORMENTES — Durante o ano foram adquiridos 338.105 dormentes, dos quais 84.809 procederam da zona paulista, 5.354 da zona da Oeste de Minas e 247.942 da zona propria. Com essa aquisição dispendemos 1.891:174$832, dando uma média total de 5$593 por dormente.

OBRAS DARTE E EDIFICIOS — Além de construidos 169 boeiros diversos, 8 pontilhões e mata-burros e 14 muros de arrimo, foi construida a ponte sobre o Rio Palmela, no Ramal de São Gonçalo e a do Quilometro 23 do Ramal de Lavras. Foram reconstruidas as pontes metalicas dos quilometros 35 e 36 da linha Tronco e as do Rios Francês e Paraíba, na linha da Barra.

Construiram-se ainda um novo armazem de cargas em Olimpio Noronha, um grupo de casas para turma, 32 ranchos para moradia de empregados ; e repararam-se 93 estações, 48 casas e ranchos de turmas e 27 edificios diversos.

Foi demolida a estação de Varginha e iniciada a nova, cujos trabalhos estão sendo ultimados para a inauguração, agora, durante as festas do cincoentenario da Estrada.

EMPEDRAMENTO — A produção da pedra britada nas três pedreiras em funcionamento foi de 67.042 metros cubicos e a despêsa de Rs. 620:396$285, saindo a 9$253 o custo do metro cubico.

Foram empregados, durante o ano, 45.871 metros cubicos de pedra em 65.348 metros lineares de linha empedrada, gastando-se 141:348$100, o que dá um cubo de 0,m 702 e o preço de 2$163 da mão de obra por metro linear. O custo total do metro corrente de linha empedrada foi de 8$723.

Ao se fechar o ano, tinhamos 664,699 quilometros de linha empedrada, ou sejam 30% do total das linhas em trafego.

CERCAS — Foram construidos 80.782 metros correntes de cercas novas, reconstruidos 185.890 metros, reparados 148.879 metros e assentadas 97 porteiras novas. As cercas construidas e reconstruidas foram todas do tipo "standard", saindo a $785 o metro corrente de cerca construida, $408 o de cerca reconstruida, $182 o de cerca reparada e a 165$615 cada porteira. A despêsa total com esse serviço montou a Rs. 182:417$388.

OS AUXILIARES DAS ADMINISTRAÇÕES BENJAMIN M. DE OLIVEIRA MELITÃO JOSE' DE CASTRO SOUZA

Têm sido os seguintes os auxiliares diretos desses dois ilustres Engenheiros :

CHEFE DA LOCOMOÇÃO

Dr. Coriolano Gomes de Matos
Dr. Melitão José de Castro Souza
Dr. João Marcelo Pereira Brasil

ASSISTENTE DO DIRETOR (Chefe do Trafego)

Dr. Armando Gouvêa

CHEFE DA LINHA

Dr. Alexandre Belfort de Matos

CHEFE DO ESCRITORIO CENTRAL

Dr. Justino Lisbôa

SECRETARIO DA ESTRADA

Vasco de Castro Lima

AJUDANTE DA LOCOMOÇÃO

Dr. João Marcelo Pereira Brasil
Dr. Francisco Sanches

AJUDANTE DO TRAFEGO

Dr. Raul Mendonça Chaves

AJUDANTE DA LINHA

Dr. Valdemar Baêta Neves

CHEFE DA SECÇÃO TECNICA

Dr. Francisco Sanches
Dr. Tasso Mota

CONTADOR

José Barbosa Vasques

ALMOXARIFE

Alberto Passos
Dr. Gastão de Brito
Inacio Valadares Ribeiro

FIEL RECEBEDOR — (Tesoureiro)

Artur Alvares

AJUDANTE DA TRAÇÃO

Dr. Geraldo Soares Albergaria.

Mapa das linhas
da
Estrada de Ferro Sul de Minas
em
1934
BUGIOS 395.732
CANDÊAS 377.440
362.417 CAMPO BELLO
SANTA MARIA
JACARÉ
TOSCANO DE BRITO
332.221 CANNA VERDE
FERREIRA
PERDÕES 313.832
CONGONHAL
ALVARO BOTELHO 299.203
RIBEIRÃO VERMELHO
LAVRAS 284.829
OLIVEIRA 270.923
A. JUSTINIANO 254.735
TARTARIA 242.248
215.375 BOM SUCCESSO
202.102 Aᵗᵒ MOURÃO
IBITURUNA 190.060
VIGILATO
PEDRA NEGRA
MACAIA
JOÃO PINHEIRO
NAZARETH
S. JOÃO D'EL REY 98.430
IBITUTINGA
A. SANTAS
C. PINNA
PRADOS
BARROSO
SEVERIANO DE REZENDE
Pᵉ BRITO
CAMPOLIDE
BARBACENA
SITIO K.0
E.F.C.B.
CHAGAS DORIA
TIRADENTES 85.600
ITYRAPUAN 264.250
FRANCISCO SALLES 253.076
PAULO FREITAS 231.912
213.981 CARRANCAS
TRAITUBA 200.382
PAIOL 181.247
155.086 S. VICENTE FERRER
ANDRELANDIA 134.267
ARANTES 109.090
BOMJARDIM 154.715
PACÁU 167.440
RESIDENCIA 177.525
IMBUZEIRO 184.980
SANTA RITA 197.810
JOAQUIM MATTOSO 211.167
CONSERVATORIA 242.217
PAULO DE ALMEIDA 250.253
PANDIÁ CALOGERAS 260.870
PROSPERIDADE 268.714
BARRA DO PIRAHY 285.264
SANT'ANNA 292.729
PIRAHY 309.742
PASSA TRES 325.539
JOSE LEITE
PEDRO CARLOS
ROSAS 76.345
FARIA 67.435
CERVO 56.280
41.020 CARMO DA CACHOEIRA
SALTO 32.650
18.187 CAMPO LIMPO
3.211 CARNEIRO DE REZENDE
TRES PONTAS K 20.000
BAPTISTA DE MELLO 227.200
GARÇA 216.200
203.948 VARGINHA
JURITY 198.419
FLORA 184.688
169.908 TRES CORAÇÕES
156.700 COTTA
139.310 S. THOMÉ
SANTA HELENA
C. DO RIO VERDE
AREMITO
BAEPENDY
ENCRUZILHADA
FURNAS
ANGAHY
Eᵒ BRANDÃO
CARVALHOS
LIVRAMENTO
CAXAMBU
SOLEDADE K 89.394
S. LOURENÇO K 79.923
CARMO K 73.750
TACÁPE K 67.260
POUSO ALTO K 59.900
BOM RETIRO K 54.100
ITANHANDÚ K 46.500
PASSA QUATRO K 34.600
MANACÁ K 30.866
TUNNEL K 24.982
PEREQUÊ K 15.409
RUFINO DE ALMEIDA K 6.008
CRUZEIRO K.0
E.F.C.B.
SILVESTRE FERRAZ
FREITAS 106.069
85.970 CAMPANHA
NOVA BADEN
LAMBARY
D. FERRÃO
S. GONÇALO
CAMBUQUIRA
S. CATHARINA
RIBEIRO
37.980 CHRISTINA
47.840 ANNIL
MARIA DA FÉ
PEDRÃO
ITAJUBÁ
TROTYL 11.210
BIGUÁ 17.705
DELPHIM MOREIRA 35.700
DIAS
BRAZOPOLIS
CRUZ VERA
PARAISOPOLIS 51.998
TUYUTY
ENG. THOMPSON
MOVIMENTO
AREADO
HARMONIA
GASPAR LOPES
FAMA
JOSINO DE BRITO
PONTALETE
ESPERA
MOGYANA
ALFENAS
CAPOEIRINHA
CAYANNA
MACHADO
NOGUEIRA
Rio Sapucahy
Rio Grande
SAPUCAHY
SILVIANO BRANDÃO
CANNELLEIRAS
PARADA DO INSTITUTO
OURO FINO
FRANCISCO SÁ
BOCARY
BORDA DA MATTA
IMBUIA
POUSO ALEGRE
PORTO SAPUCAHY
AFFONSO PENNA
REMIO
OLEGARIO MACIEL
PIRANGUINHO
AUGUSTO PESTANA
CARLOS EULER
PASSA VINTE
ZELINDA
FALCÃO
JOAQUIM LEITE
QUATIS
GLYCERIO
CARVÃO
BARRA MANSA K.0
ATAULPHO DE PAIVA
ANTONIO ROCHA
CAPELLINHA
RIO CLARO
ALTO DA SERRA
CAPIVARY
JUSSARAL 86.558
ANGRA DOS REIS 107
Organizado na Secção Technica da E. F. Sul de Minas, com elementos tirados do mappa das linhas da Oeste e do schema das linhas da Sul de Minas
Cruzeiro, Novembro de 1931
Luiz Rosa
E. Technico

XXII

OS RAMAIS DO ESTADO DE MINAS

XXII

Os Ramais do Estado de Minas

A Estrada de Ferro Sul de Minas administra, por conta do Estado, além da Estrada propriamente dita, a Navegação Fluvial do Rio Sapucaí e as estradas de ferro Trespontana, Machadense e a de Campanha a S. Gonçalo, pertencentes ao referido Estado.

Não passam estas ultimas de pequenos ramais accessorios á estrada arrendada e nunca apresentaram capacidade de trafego para deixar saldos de custeio.

MACHADENSE E TRESPONTANA — As linhas da Machadense, Estrada de Ferro particular a principio, concedida pelo Decreto n. 5.897, de 13 de Fevereiro de 1922, têm a extensão de 41Kms.560, entre as estações de Alfenas, Capoeirinha, Caiana e Machado.

Esse trecho passou a ser trafegado pela Rêde, mediante contrato lavrado entre o Governo Federal e o do Estado de Minas, em 13 de Fevereiro de 1930, depois de ter sido comprada pelo referido Estado (escritura de 11 de Junho de 1928), pelo preço de ...... 2.700:000$000, em virtude da autorização contida no decreto n.º 8.556, de 6 de Junho de 1928.

As linhas da Trespontana, estrada tambem particular a principio, concedida pelo Decreto n.º 5.886, de 7 de Fevereiro de 1922, têm a extensão de 20 quilometros, entre as estações de Espera e Três Pontas.

Mediante contrato, lavrado em 1.º de Setembro de 1930, entre os Governos Federal e do Estado de Minas, esse trecho passou a ser trafegado pela Rêde de Viação Sul Mineira. O Estado de Minas comprou-a em 8 de Agosto de 1928, tendo sido encampada por 1.400:000$000, de conformidade com o disposto no art. 6.º da lei n.º 1.051, de 28/9/28 (Decreto 8.665, de 31/9/28). O trecho de Espera a Três Pontas foi inaugurado em 1.º de Fevereiro de 1927.

Em ambas, na Machadense e Trespontana, a bitola é de um metro, como, aliás, em toda a extensão da Sul de Minas.

A primeira não tem material rodante e de tração, sendo o serviço ali feito com material da Sul ; e a segunda possúe 2 locomotivas, um carro misto e 4 vagões, mas que não se prestam para os serviços, que tambem são feitos com o nosso material.

Ambas pertencem, como vimos, ao Estado de Minas, embora administradas e trafegadas pela Sul, como se fossem seus ramais. A Machadense, aliás, não é mais do que um prolongamento do ramal de Alfenas.

ESTRADA DE FERRO S. GONÇALO — Esta Estrada tambem pertence ao Governo de Minas, que a mandou construir e é administrada e trafegada pela Sul. Tem... 30,Kms.960. Em 2 de Outubro de 1929 foi inaugurado o trecho até Xicão, no Km. 13. Foi fechado em 14 de Fevereiro de 1930 e reaberto em 2 de Junho do mesmo ano. Em 9 de Abril de 1931, essa estação passou a denominar-se D. Ferrão, em homenagem ao Exmo. Sr. Bispo de Campanha, D. João de Almeida Ferrão. Em 26 de Agosto de 1930 foi inaugurado o restante até S. Gonçalo. As suas estações, partindo de Campanha, na Sul, são : D. Ferrão e S. Gonçalo. Bitola de um metro. Não tem material rodante e de tração e o serviço é tambem feito com material nosso. Não passa de um prolongamento do nosso ramal de Campanha. Custou ao Estado Rs. 2.586:670$782.

As estradas Machadense e Trespontana nunca deram e jamais poderão dar lucros e foi por isso que as companhias particulares que as construiram trataram de vendê-las logo para o Estado.

O Dr. Alcides Lins muito se bateu para que esses ramais sejam definitivamente incorporados á Estrada de Ferro Sul de Minas.

E, de fato, qual será a vantagem de se conservarem as coisas como estão ?

Os ramais pertencem ao Estado, e o seu trafego já é feito pela Sul, mediante acôrdos. Os contratos são feitos em carater provisorio e a titulo precario. Ha separação das rendas e despêsas e o pessoal que neles serve é considerado extranumerario.

Se o Governo Federal resolver cassar as autorizações de trafego, ou, mesmo que isso não se dê, quando fôr vencido o contrato de arrendamento da Sul, o Estado ficará com três ramais pequenos e deficitarios e, além disso, longe uns dos outros, o que acarretará uma administração onerosa e dificil.

Assim, sem futuro e sem probabilidades para vencer, terão de ser fatalmente incorporadas á Sul. De outra forma não será compreendida essa necessidade, pois que desta Estrada são tributarios naturais e forçados.

Se mais tarde tem de acontecer isso, não ha razão para se protelar por mais tempo a incorporação integral e definitiva.

Aliás, o "Termo de modificação" do contrato de arrendamento da Sul, já prevê esta medida fatal e diz no paragrafo unico da sua clasula primeira : "Mediante previo accôrdo entre as partes contractantes, poderão ser annexados á Rêde, depois de construidos os prolongamentos das linhas, ramaes, outras estradas em trafego ou dependentes de construcção e as que forem encampadas".

Além destas três ferrovias que o Estado de Minas possue junto ás linhas da Estrada de Ferro Sul de Minas, o grande Estado Central tem tambem a Linha Fluvial, cujo ponto de inicio é no Km. 147 da nossa Linha Sapucaí. No capitulo seguinte "As Linhas de Navegação fluvial em contacto com a Sul de Minas", estudaremos separadamente essa Linha.

Como as três ferrovias, é tambem deficitaria.

O "deficit" dos três ramais e da Linha Fluvial, somados, tem sido :

	RENDA	DESPÊSA	DEFICIT
1928 —	16:918$100	41:284$218	24:366$118
1929 —	183:593$100	255:132$414	71:539$314
1930 —	218:145$185	689:736$039	471:590$854
1931 —	406:797$974	539:743$376	132:945$402
1932 —	218:534$352	531:584$070	313:049$718
1933 —	290:263$400	492:930$588	202:667$188

XXIII

AS LINHAS DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL EM CONTACTO COM A SUL DE MINAS

XXIII

As linhas de Navegação Fluvial em contacto com a Sul de Minas

a) A Linha Fluvial — que tem o seu inicio em Porto Sapucaí.
b) As duas Companhias de navegação que têm inicio em Fama.

a) A LINHA FLUVIAL, trafegada e administrada pela Estrada de Ferro Sul de Minas, é de propriedade do Estado de Minas Gerais.

Essa linha de navegação percorre o Rio Sapucaí, numa extensão de 160 quilometros, tendo os seguintes 12 portos: Sapucaí, Chiarini, Beraldo, Volta Grande, Santa Clara, Santa Barbara, Ouro Fala, Santa Maria, Poço Feio, Paredes, Lagôa dos Patos e Cubatão.

O porto inicial é na estação de Porto Sapucaí, situada no Km. 147 da Linha Sapucaí, na Sul de Minas, e distante de Cruzeiro 237 quilometros.

A linha tem a seu serviço dois vapôres, o *Vencesláu Braz* e o *Julio Bueno*, que se acham em regulares condições de navegabilidade.

A sua exploração, entretanto, apesar de feita com a maior economia possivel, é deficitaria, como se verifica pelos resultados dos ultimos anos, abaixo discriminados :

ANOS	RECEITA	DESPÊSA	DEFICIT
1926	26:390$700	49:468$069	23:077$369
1927	27:587$400	56:165$203	28:577$803
1928	16:918$100	41:284$218	24 366$118
1929	6:447$000	39:447$474	33:000$474
1930	12:747$900	39:101$750	26:353$850
1931	11:246$300	33:370$217	22:123$917
1932	7:839$154	29:525$377	21:686$223
1933	5:628$300	30:173$608	24:545$308

A' vista da eloquencia destes algarismos, parece que tais serviços só conviriam ser explorados por particulares. Estes, além de poderem comerciar na propria zona, poderiam dedicar-se aos citados serviços com mais afinco e com uma administração muito mais simples.

De fato, foi feita concorrencia para o arrendamento da linha, não aparecendo quem se habilitasse á empresa, nas condições exigidas pela Estrada. Entretanto, estão sendo estudadas varias propostas.

O trafego da Linha Fluvial se acha suspenso desde o dia 31 de Julho de 1933. O motivo foi a baixa do Rio Sapucaí, mas, cessada a causa, continuou parado o serviço, até ser resolvido em definitivo o destino a ser tomado.

Se não fôr possivel o arrendamento sem prejuizo para nós, a tendencia é para a supressão da Linha Fluvial.

b) NO RIO SAPUCAI ha ainda duas companhias de navegação, que ligam o porto de Fama, distrito de Paraguassú, ao porto Carrito e porto Belo, em Carmo do Rio Claro. Elas se acham encravadas entre a Sul e a Oéste de Minas.

Essas duas companhias, que fazem, em dias diferentes, a ligação dos portos indicados, com transportes de passageiros, cargas e encomendas, são as seguintes :

1.ª) Navegação Fluvial do Rio Sapucai, fundada em 1900, pelo Dr. Buarque de Macedo, e adquirida depois pelo Dr. Francisco Feio. Essa emprêsa pertence hoje á Exma. Viuva Dr. Francisco Feio.

2.ª) Viação Fluvial do Rio Sapucai — fundada pelo Dr. Epifanio Macedo e hoje organizada em sociedade anónima, tendo como Presidente o Cel. Bernardino de Faria Pereira.

Ambas as companhias servem aos municipios de Alfenas, Dôres da Bôa Esperança, Campos Gerais, Carmo do Rio Claro e parte do de Guapé.

Em oficio de 11 de Fevereiro de 1931, ao Exmo. Sr. Dr. Olegario Maciel, o Prefeito de Carmo do Rio Claro, Sr. Pedro Augusto Corrêa, sugeriu a idéa de serem essas duas Companhias encampadas pelo Estado de Minas e ligadas a esta Estrada.

A sugestão foi, porém, recusada, por não convirem á Rêde Mineira de Viação os serviços de navegação fluvial, que viriam, fatalmente, dispersar os recursos da Administração, sem resultados compensadores.

Com a primeira dessas companhias citadas, a nossa Estrada tem acôrdo de trafego reciproco.

A segunda é filiada á Contadoria Central Ferroviaria, desde a sua fundação. Sempre teve, pois, trafego mutuo forçado com esta Estrada.

No dia 20 de Abril de 1932 foi suspenso esse trafego mutuo, pelo Sr. Superintendente da Rêde Mineira de Viação, medida esta tomada em virtude de irregularidades em despachos de café cometidas pela Viação Fluvial. Essa Companhia, além disso, não estava arrecadando os impostos mineiros de exportação, apesar de se haver obrigado a fazê-lo, pelo contrato que assinou, em 13 de Setembro de 1929, na Secretaria da Agricultura.

Foi, porém, restabelecido a partir de 15 de Novembro de 1932, depois de sanadas todas as irregularidades.

XXIV

QUOTAS DE ARRENDAMENTO, FUNDO DE MELHORAMENTOS E DESPÊSAS DE FISCALIZAÇÃO

XXIV

Quotas de arrendamento, fundos de melhoramentos e despêsas de fiscalização

a) QUOTAS DE ARRENDAMENTO

CUMPRIMENTO DA CLAUSULA V DO CONTRATO DE 1922 — Em cumprimento á Clausula V do contrato de 1922, foram pagas regularmente, de 1922 a 1925, as seguintes quotas de arrendamento :

1922	516:130$936
1923	115:272$266
1924	82:173$066
1925	151:425$150

Em 1926, 1927 e 1928 não foram pagas essas quotas, devido aos grandes "deficits" neles verificados.

O ano de 1929 deu saldo, mas já esteve sob o regime da modificação do contrato de 1922. A Clausula IV desse termo de modificação instituiu o "fundo de melhoramentos".

Do balanço da Estrada a 28 de Fevçreiro de 1931, consta do seu passivo:

"Metade da renda liquida pertencente ao Estado de Minas Gerais, do ano de 1929.... 418:893$541".

b) FUNDO DE MELHORAMENTOS

Com referencia ao ano de 1929, já se escreveu na letra *a* deste capitulo.

O ano de 1930 deu "deficit".

De 1931 para cá foram creditadas a esse fundo as seguintes importancias, relativas á taxa adicional de 10% sobre as tarifas da Estrada e dos ramais (letra *b* da Clausula IV da modificação do contrato de 1922).

1931	1.623:997$500
1932	1.835:209$782
1933	1.426:978$800

A renda liquida a que se refere a letra *a* da Clausula IV da modificação do contrato de 1922, não está incluida nos algarismos supracitados, em virtude da unificação das duas Estradas que formam a Rêde Mineira de Viação (Estrada de Ferro Sul de Minas e Estrada de Ferro Oéste de Minas).

c) DESPÊSAS DE FISCALIZAÇÃO

CUMPRIMENTO DAS CLAUSULAS XX DO CONTRATO DE 1922 E VIII DO TERMO DE MODIFICAÇÃO DE 1929 — Essas clausulas sempre foram cumpridas regularmente.

Pelo contrato de 1922, o Estado de Minas tinha de concorrer, anualmente, para as despêsas de fiscalização, com 60:000$000, pagos em prestações semestrais adeantadas.

Pelo termo de modificação de 1929, essa quota subiu a 100:000$000 anuais, a começar do 2.º semestre desse ano.

O Estado, pois, concorreu com as seguintes quotas, durante o seu periodo de administração :

1922	60:000$000
1923	60:000$000
1924	60:000$000
1925	60:000$000
1926	60:000$000
1927	60:000$000
1928	60:000$000
1929	80:000$000
1930	100:000$000
1931	100:000$000
1932	100:000$000
1933	100:000$000

XXV

ALGUNS DADOS SOBRE A ADMINISTRAÇÃO ESTADOAL

a) Resultados financeiros.
b) Despêsa de "Pessoal" e "Material".
c) Quantidade do pessoal e respectivas despêsas.

XXV

Alguns dados sobre a Administração Estadoal

a) Resultados financeiros
b) Despêsa de "Pessoal" e "Material"
c) Quantidade do pessoa e respectivas despêsas.

a) RESULTADOS FINANCEIROS DA ADMINISTRAÇÃO ESTADOAL — O seguinte quadro nos permite apreciar, num relance, os resultados financeiros do trafego da Rêde de Viação Sul Mineira, no periodo da administração do Estado de Minas:

ANO	RECEITA	DESPÊSA	SALDO	"DEFICIT"	COEF. %
1922	8.439:983$652	7.129:529$113	1.310:454$539		84,47
1923	9.028:681$641	8.865:507$717	163:173$924		98,19
1924	11.476:051$515	11.322:910$365	153:141$150		98,67
1925	13.908:506$055	13.880:965$060	27:540$995		99,80
1926	14.890:227$610	18.006:094$610		3.115:867$000	120,93
1927	16.566:098$079	22.759:971$568		6.193:873$489	137,39
1928	17.425:565$571	21.325:859$961		3.900:294$390	122,38
1929	19.347:105$700	18.509:318$618	837:787$082		95,67
1930	14.602:559$274	17.697:228$188		3.094:668$914	121,19
1931	17.442:521$723	17.067:092$939	375:428$784		97,61
1932	20.146:377$624	16.910:797$760	3.235:579$864		79,00
1933	15.026:073$610	17.566:495$248		2.540:421$638	116,00

Não estão incluidos aqui os Ramais do Estado e Linha Fluvial.

Como se vê, de 1922 até 1925, sempre houve saldo.

Depois, até 1927, as despêsas cresceram sempre progressivamente e com maior rapidez do que as receitas. Nesse ano, a despêsa alcançou o maximo, acarretando tambem o maior "deficit".

Em 1928 e 1929, as receitas aumentaram e as despêsas diminuiram. Em 1928 ainda houve "deficit" e 1929 apresentou saldo.

Em 1930, a despêsa ainda diminuiu, mas a receita caiu brusca e inesperadamente. Se tivessemos tido, nesse ano, uma renda igual á de 1929, teriamos apreciado um belo saldo.

A causa principal da depressão da renda, em 1930, foi, no segundo semestre, a derrocada do plano de valorização do café, cuja crise afetou a todo o País. 1931 deu um pequeno saldo. O ano de 1932 apresentou o maior saldo de todo o periodo de administração estadoal e o de 1933 deu um grande "deficit", acarretado pela quéda brusca da renda, que caiu contra todas as espectativas.

b) DESPÊSA DE "PESSOAL" E "MATERIAL", NA ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO DE MINAS — As despêsas feitas pelas verbas "Pessoal" e "Material" sempre se mantiveram mais ou menos em equilibrio.

Pelo quadro que se segue, verifica-se até que as despêsas com pessoal são inferiores ás realizadas com material :

ANO	PESSOAL	MATER AL	TOTAL	PESSOAL %	MAT. %
1922	3.647:672$683	3.481:856$430	7.129:529$113	51,14	48,86
1923	4.446:008$232	4.419:499$485	8.865:507$717	50,13	49,87
1924	5.379:293$665	5.943:616$700	11.322:910$365	47,50	52,50
1925	6.304:529$220	7.576:445$840	13.880:975$060	45,42	54,38
1926	7.976:375$015	10.029:719$595	18.006:094$610	44,29	55,71
1927	9.369:550$962	13.390:420$606	22.759:971$568	41,17	58,83
1928	9.222:177$530	12.103:682$431	21.325:859$961	43,24	56,76
1929	8.545:435$473	9.963:883$145	18.509:318$618	46,17	53,83
1930	8.669:356$856	9.027:871$432	17.697:228$288	48,98	51,02
1931	9 520:293$100	8 084:293$215	17 604:586$315	54,08	45,92
1932	9.394:701$120	8.047:680$710	17.442:381$830	53,87	46,13
1933	9.582:301$200	8.477:124$636	18.059:425$836	53,06	46,94

Nota — No total "Pessoal", até 1930, estão incluidas as contribuições para a Caixa de Aposentadorias e Pensões e Contadoria Central Ferroviaria, as quotas de Fiscalização e Representante do Governo de Minas junto ao Governo Federal. As despêsas diversas estão incluidas em "Material".

c) QUANTIDADE DO PESSOAL E RESPECTIVAS DESPÊSAS, NA ADMINISTRAÇÃO ESTADOAL — No quadro abaixo, está discriminado o numero de ferroviarios e a respectiva despêsa, no ultimo dia de cada semestre, de 1922 a 1930.

Os aumentos na quantidade de empregados foram determinados pelas obras e melhoramentos feitos nas diversas gestões, principalmente na gestão Penido. Os aumentos das despêsas apareceram por causa da elevação, não só do numero de empregados, como tambem dos seus vencimentos. Já ficou dito em outro capitulo deste trabalho que o pessoal era muito mal pago no tempo da Companhia.

ANO	N.º de Ferroviarios		DESPÊSA
	30-VI	31-XII	
1922	2.920	2.818	3.647:672$683
1923	3.044	3.129	4.446:008$232
1924	3.023	3.216	5.379:293$665
1925	3.038	2.991	6.304:529$220
1926	3.500	3.604	7.976:375$015
1927	4.117	4.212	9.369:550$962
1928	3.906	3.751	9.222:177$530
1929	3.734	3.507	8.545:435$473
1930	3.640	3.460	8.669:356$856
1931	3.726	3.469	9.225:646$841
1932	3.378	3.476	9.394:701$120
1933	3.593	3.605	9.289:920$700

XXVI

OS ARMAZENS REGULADORES DE CRUZEIRO E BARRA MANSA

XXVI

Os Armazens Reguladores de Cruzeiro e Barra Mansa

Para a regularização do serviço de transporte de café nas linhas da Rêde de Viação Sul Mineira e suas tributarias, foi, em 29 de Novembro de 1923, contratada com o Governo Federal a construção de um armazem, em Cruzeiro, para depositar e reter aquele produto.

Ficou pactuado que a União forneceria a estrutura metalica e a armadura do perimetro e do telhado.

Essa estrutura metalica é a mesma que serviu para o pavilhão da exposição dos produtos belgas, durante a Exposição do Centenario da Independencia do Brasil, em 1922.

A construção do Armazem foi iniciada em Dezembro de 1923. Havia ficado combinado que a direção do mesmo ficaria a cargo da Rêde. Esta não pagaria aluguel pelo uso, mas se responsabilizaria pela sua conservação e funcionamento; ficava, entretanto, reservada á União a responsabilidade do seguro do edificio e dos cafés ali depositados contra os riscos de incendio, terremoto, inundação e quaisquer outras intemperies.

A sua construção já estava bem adiantada, quando o Governo Federal, por economia, mandou sustar as obras e fez sua entrega á Rêde, em 21 de Março de 1925. A Estrada, vendo que, com a sua conclusão, muito haveriam de lucrar os produtores de café e ela propria, prosseguiu a construção do armazem, que veio prestar excelente serviço á regularidade do nosso trafego e ao plano de defesa do café.

Mede ele 130 metros de comprimento, por 49ms,68 de largura, sendo servido internamente por duas linhas de bitola estreita (Rêde) e por uma de bitola larga (Central) no centro.

Esse armazem tem a capacidade para armazenar cerca de 300.000 sacas de café, podendo regular uma produção até 700.000 sacas.

Com o correr do tempo, foi, porém, verificada a insuficiencia desse armazem e o Governo de Minas resolveu duplicá-lo, ficando a Rêde encarregada da construção. Esta foi iniciada em 10 de Julho de 1927 e terminada em 13 de Agosto de 1928, tendo ficado o seu custo em Rs. 1.080:069$631.

O projeto deste segundo armazem obedeceu ao mesmo plano do antigo, tendo o comprimento de 130 metros e a largura de 50 metros. Foi construido ligado ao outro, de modo que ambos ficaram constituindo um grande e unico armazem.

Com o sistema de arrumação do café adotado aqui, os dois têm capacidade para armazenar 700.000 sacas.

As descargas são feitas com rapidez, porque são empregados, para esse serviço, quatro empilhadores mecanicos adquiridos.

Desses empilhadores (Boby tipo C), dois foram adquiridos em 1928 e modificados nas Oficinas de Cruzeiro, por serem demasiado grandes e pesados para trabalhar dentro do Armazem ; e em 1929 foram adquiridos os outros dois (Boby tipo B).

Em 1.º de Novembro de 1931 foi firmado um contrato entre o Departamento Comercial da Rêde Mineira de Viação e o Instituto Mineiro do Café, para ser considerado o Regulador de Cruzeiro armazem autorizado para a retenção de café, mediante a divisão de lucros entre a Sul de Minas e o Instituto, pagando este todas as despêsas. Para classificador foi contratado então um profissional indicado pela Associação Comercial de Varginha.

Em 15 de Junho de 1932, foi modificado o contrato do Armazem Regulador de Cruzeiro. Mediante o novo acôrdo com o Instituto, o qual entrou em vigor no dia 1.º de Julho, a Rêde Mineira de Viação se incumbiu da administração dos reguladores de Cruzeiro e Barra Mansa, sendo, então, nomeado encarregado geral dos dois armazens o Sr. Alvaro J. de Oliveira Filho.

No dia 1.º de Setembro de 1933, o Instituto confirmou em carta-contrato a administração desses armazens pela Rêde Mineira de Viação.

XXVII

O "SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES"

XXVII

O "SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES"

Sobre esse serviço que, diga-se de passagem, honra a operosidade de uma administração, pedimos ao Encarregado das Reclamações para escrever algumas linhas.

Ei-las :

> "Como os demais serviços da Sul de Minas, o serviço de reclamações passou por uma transformação radical, nos ultimos tempos.
>
> Completamente reorganizado, pelo padrão das estradas paulistas, o processamento de irregularidades nos transportes, na Sul de Minas, constitue hoje um motivo de satisfação e regozijo para todos os empregados do trafego, que já principiam a olhá-lo com simpatia e confiança e a colher os beneficios do seu aperfeiçoamento.
>
> Dos novos metodos seguidos nesse serviço, ultimamente, é a abolição do envio dos processos ás estações o que mais impressiona pelas vantagens palpaveis e indiscutiveis trazidas ao serviço, em beneficio deste e dos que têm vitais interesses ligados á sua absoluta regularidade.
>
> Hoje, pela nova orientação, os processos não saem do escritorio. As comunicações sobre faltas, extravio, avarias, violações ou descaminho de volumes, recebidos na Secção, pelo telegrafo, em modelo apropriado, são imediatamente registradas em livro proprio, onde apanham o numero do processo. Em seguida, e com a prontidão que os casos exigem, são iniciadas, pelo telegrafo ou por "memoranda" ás estações, as pesquisas das irregularidades.
>
> Dentro de dois ou três dias, tem-se o processo inicial concluido, com as responsabilidades claramente definidas.
>
> Os pedidos de indenizações apresentados pelas partes são registrados num fichario apropriado e liquidados prontamente pela Estrada, depois de processados e julgados com absoluto zelo e escrupulo.
>
> Os serviços de reclamações, que se acham rigorosamente em dia, continuam a melhorar e progredir satisfatoriamente".

Pela Rêde Mineira de Viação foi feito o seguro das mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Sul de Minas com a Cia. de Seguros "Sul America, Terrestres, Maritimos e Acidentes", conforme apólice n. 122.059, cobrindo-as contra os possiveis riscos de fogo, raio ou suas consequencias, — em vigor de 1.º de Julho de 1933 a 1.º de Julho de 1934.

XXVIII

TARIFAS

XXVIII

TARIFAS

As tarifas da Estrada de Ferro Sul de Minas foram aumentadas quatro vezes no periodo da administração estadoal.

Para não remontarmos a épocas anteriores, citaremos, apenas, de passagem, estas quatro modificações :

1.ª) — Em 17 de Abril de 1923, foram as tarifas alteradas, havendo um aumento correspondente a 11,16% sobre as que estavam em vigôr até então. Foram elas aprovadas por portaria de 4 de Janeiro de 1923, do Exmo. Sr. Ministro da Viação.

2.ª) — Em 15 de Setembro de 1925, foram tambem alteradas, com um aumento correspondente a 23,46%, tendo sido aprovadas por portaria de 15 de Julho de 1925, por aquele Ministerio.

3.ª) — Em 1.º de Novembro de 1928, foram novamente alteradas, sofrendo novo aumento. Foi creado, simultaneamente, o adicional de 10%, para melhoramentos e obras novas. Essas tarifas foram aprovadas por portaria de 18 de Setembro de 1928, do Exmo. Sr. Ministro da Viação.

4.ª) — No dia 15 de Maio de 1933, em toda a Rêde Mineira de Viação entraram em vigôr as novas tarifas aprovadas por portaria de 12 de Abril do mesmo ano, do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Relativamente a outras estradas brasileiras e mesmo européas, as nossas tarifas não tiveram um aumento consideravel. Antes, essas modificações para tabelas mais altas, foram naturais e necessarias.

Não queremos afirmar com isso que as nossas tarifas sejam baixas.

Em todo o mundo, as tarifas ferroviarias foram elevadas depois de 1914, e esse aumento tornou-se um fenomeno universal, com a catástrofe da Grande Guerra.

As causas principais dessa elevação foram o encarecimento da mão de obra, o aumento dos ordenados e o encarecimento de artigos de produção nacional e estrangeira, necessarios ao custeio da estrada.

Já em 1921, nos diversos países europêus, constatava-se esse aumento, demonstrado no seguinte quadro :

PAISES	PASSAGEIROS			MERCADORIAS
	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	
Inglaterra	—	70 %	—	112 %
França	89 %	84 %	80 %	275 %
Suecia	300 %	—	119 %	204 %
Noruega	380 %	—	140 %	160 %
Dinamarca	—	100 %	—	200 %
Alemanha	—	900 % 1)	—	900 % 1)
Italia	230 %	210 %	170 %	200 a 300 %

1) Esse aumento desproporcional foi determinado principalmente pela desvalorização da moeda alemã.

(CONT. A PAG. 233)

XXIX

CONTRATOS DE TRAFEGO MUTUO

XXIX

Contratos de Trafego Mutuo

TRAFEGO MUTUO COM O TELEGRAFO NACIONAL — Em 28 de Dezembro de 1914, foi celebrado um contrato de trafego mutuo entre esta Estrada e o Telegrafo Nacional.

Tendo desaparecido a Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira, que era uma das partes contratantes, esse contrato continuou a vigorar, por tolerancia da Repartição Geral dos Telegrafos e da Rêde de Viação Sul Mineira, hoje Estrada de Ferro Sul de Minas, que é a sucessora daquela Companhia.

Está-se cogitando no estabelecimento de um novo convenio nas mesmas bases do primeiro, com as modificações que a pratica tiver indicado.

TRAFEGO MUTUO COM A CENTRAL DO BRASIL, NAVEGAÇÃO DO RIO SAPUCAI E OESTE DE MINAS E DIRETO COM A MOGIANA :

COM A CENTRAL DO BRASIL — Em 12 de Março de 1912, entre a Estrada de Ferro Central do Brasil, representada pelo seu Diretor, Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, e a Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira, representada pelo seu Presidente, Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara, foi celebrado o contrato para o serviço de trafego reciproco entre essas duas estradas. Esse contrato ficou prejudicado com a creação da Contadoria Central Ferroviaria.

COM A NAVEGAÇÃO DO RIO SAPUCAI — Em 21 de Março de 1914, entre a Estrada de Ferro Central do Brasil, representada pelo Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, a Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras — Rêde Sul Mineira, representada pelo Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara e a Navegação do Rio Sapucaí, representada pelo Dr. Francisco Feio, foi celebrado o acôrdo de trafego reciproco entre essas três emprêsas.

COM A OESTE DE MINAS — No dia 9 de Julho de 1915, entre a Estrada de Ferro Oeste de Minas, representada pelo seu Diretor, Dr. Agostinho de Castro Porto e a Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rêde Sul Mineira, representada pelo Dr. Alvaro Ribeiro de Almeida Luz, foi celebrado o acôrdo para o tra ego mutuo entre as referidas Estradas. Esse acôrdo ficou prejudicado com a creação da Rêde Mineira de Viação.

COM A CIA. MOGIANA — Em 18 de Agosto de 1924, foi assinado o contrato de trafego direto entre a Rêde de Viação Sul Mineira e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

A Rêde estava representada pelo seu Diretor, Dr. Ismael de Souza, e a Mogiana pelo seu procurador, Dr. Luiz Artur Lopes.

Não se justificam, portanto, as reclamações contra o suposto exagero das tarifas das estradas em geral. Sómente o aumento do volume do trafego é que poderá concorrer para o barateamento do transporte.

A titulo de curiosidade, estampamos a seguir um quadro interessante, organizado em 1931, pelo qual se verifica a extensão que podia um passageiro de 1.ª classe viajar por 20$000, em diversos paises :

Alemanha	45	quilometros
Italia	50	"
Inglaterra	59	"
França	71	"
Argentina	71	"
Uruguái	73	"
Brasil (Oéste de Minas)	106	"
Brasil (Central do Brasil)	116	"
Brasil (Leopoldina Railway)	126	"
Brasil (E. F. Sul de Minas)	128	"

O pequeno aumento das tarifas da Rêde Mineira de Viação, em 1933, não acarretou grande alteração nesse quadro.

Durante todo o periodo da Grande Guerra vigoraram nesta Estrada as tarifas aprovadas em 5 de Agosto de 1914, pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação; e, apesar do encarecimento de todas as despêsas de custeio e da insuficiencia das rendas da Companhia, a fiscalização federal não aprovou o aumento de tarifas proposto em 1916, pelo Inspetor Geral, Dr. Alfredo Sauerbronn de Azevedo Magalhães.

Só em 10 de Abril de 1918 é que o Decreto Federal n.º 12.961 veio autorizar a cobrança do adicional de 20% sobre todas as tarifas em vigôr. Esse aumento, porém, já era insuficiente, porque o custo dos materiais empregados no custeio da Estrada subira de 100% a 700%, conforme escreveu, em relatorio, o Inspetor Geral Dr. Horacio Costa.

Essas tarifas de 1918 vigoraram até 17 de Abril de 1923, quando, segundo ficou escrito atrás, foram elas alteradas pela primeira vez na Administração estadoal.

Ainda a titulo de curiosidade, transcrevemos as seguintes palavras do Dr. Ismael de Souza, primeiro Diretor desta Estrada, no regime do arrendamento:

> "A politica da tarifa baixa pode chegar a impedir até o apparelhamento de uma estrada de ferro, com prejuizo immediato da zona por ella servida, pela impossibilidade de lucros para a acquisição de novos elementos de aperfeiçoamento dos transportes. A tarifa compensadora traz a prosperidade da estrada e exemplo disso se pode apresentar no Estado de S. Paulo, onde as tarifas são, talvez, as mais altas cobradas em todo o paiz, mas, por isso mesmo, onde se encontram as nossas melhores estradas de ferro". (Relatorio de 1923, pag. 8).

XXX

CONTA DE APARELHAMENTO DA ESTRADA

XXX

Conta de Aparelhamento da Estrada

O Decreto n.º 16.016, de 25 de Abril de 1923, abaixo transcrito, aprovou os orçamentos das despêsas a serem efetuadas com o aparelhamento da Estrada, na importancia de Rs. 16.672:540$000.

"Approva os orçamentos das despesas a effectuar com a apparelhamento das estradas de ferro que constituem a Rêde de Viação Sul Mineira, na importancia total de 16.672:540$000.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que solicitou o Estado de Minas Geraes, arrendatario da Rêde de Viação Sul Mineira, e de accôrdo com as informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, decreta :

Art.º 1.º — Ficam approvados, na conformidade dos documentos que com este baixam, rubricados pelo Director Geral do Expediente da Secretaria dos Negocios da Viação e Obras Publicas, os orçamentos, na importancia total de 16.672:540$000, das despesas a effectuar com o apparelhamento das estradas de ferro que constituem a Rêde de Viação Sul Mineira, previsto na clausula III do contracto autorisado pelo decreto n. 15.406, de 22 de Março de 1922, comprehendendo :

a) — substituição de 840 kilometros de trilhos por outros de 24k,800 e 32k,240 por metro corrente, respectivamente, na proporção de 756 kilometros dos primeiros e 84 kilometros dos segundos, com os competentes parafusos e talas de junção, e mais 40 cruzamentos completos para trilhos dos primeiros e oito do segundo, 6.831:040$000;

b) — ampliação das officinas e depositos, e assentamento de novas machinas operatrizes — 933:000$000 ;

c) — acquisição de sobresalentes :

1.º) para carros e vagões — 699:000$000 ;

2.º) para locomotivas — 294:000$000 ;

d) — acquisição de material rodante e de tracção :

1.º) 32 carros de passageiros, das duas classes, 10 carros de bagagens, 110 vagões para cargas e animaes, e 40 pranchas —...... 3.775:000$000 ;

2.º) 23 locomotivas de differentes typos — 4.140:000$000.

Art.º 2.º — O Estado de Minas Geraes, na qualidade de arrendatario da Rêde de Viação Sul Mineira, fica obrigado :

1.º) a apresentar ao Governo Federal, logo que tenha sido executado o programma mencionado no art. 1.º, os projectos e orçamentos das obras necessarias, quer para melhoramento das condições technicas das linhas, quer para reforço das pontes cujas condições de resistencia não forem compativeis com os pesos das novas locomotivas, e bem assim para ampliação e reforma das estações que não forem julgadas sufficientes para o serviço do trafego, marcando o Governo Federal prasos razoaveis para a realisação desses melhoramentos, cujas despesas correrão por conta do Estado de Minas

Geraes e serão levadas á conta de capital, de accôrdo com a disposto na alinea *b*, do n.º 1, da clausula VII, do contracto autorisado pelo decreto n. 15.406, de 22 de Março de 1922;

2.º) a fazer selecção rigorosa dos trilhos retirados, afim de separar os que estiverem em condições de ainda poderem ser utilisados, os quaes deverão ser empregados em substituição dos trilhos que se achem em máo estado na linha de Baependy a Passa Tres, para o que será marcado praso razoavel.

§ unico — Todos os trilhos retirados serão vendidos, conforme determinar o Governo Federal, e o respectivo producto será recolhido, mediante guia, ao Thesouro Nacional.

Art.º 3.º — As despêsas que forem realisadas com a execução do programma mencionado no Art. 1.º, correrão por conta do Estado de Minas Geraes e serão classificadas na conta de capital, na fórma do disposto na alinea *a*, da clausula VII do contracto autorisado pelo decreto n. 15.406, de 22 de Março de 1922.

§ unico — A importancia com as acquisições autorisadas no Art.º 1.º, que exceder a cifra de 15.988:000$000 — correspondente a despêsas previstas na clausula III do citado contracto — bem como as despesas com a compra e preparo dos dormentes e com os trabalhos de substituição dos trilhos, c rrerão tambem por conta do mesmo Estado e serão levadas igualmente á conta de capital, de accôrdo com a alinea *b* da clausula VII do dito contracto.

Art.º 4.º — Os prasos para a realisação dos melhoramentos de que trata o presente decreto serão regulados pela clausula IV do mencionado contracto.

Rio de Janeiro, 25 de Abril de 1923, 102.º da Independencia e 35.º da Republica.

(aa) Arthur da Silva Bernardes
Francisco Sá".

A conta de aparelhamento da Estrada, até 28 de Fevereiro de 1931, na importancia total de Rs. 59.391:923$251, está dividida em duas partes, de acôrdo com o balanço daquela data :

Aparelhamento da Estrada :

Dispendio pela Rêde, de acôrdo com a letra *a* da clausula 7.ª do contrato de 6 de Abril de 1922	52.456:665$826
Aparelhamento da Estrada c/ a classificar	
Dispendio pela Rêde	6.935:257$425
Rs :	59.391:923$251

A importancia de Rs. 52.456:665$826 foi empregada aqui de acôrdo com a seguinte discriminação :

Locomoção — 48 locomotivas	9.391:349$597
95 carros	8.655:198$702
377 vagões	4.440:249$417
234 pranchas	1.954:017$030
Sobresalentes	3.072:838$231
Maquinismos	1.013:259$540
Diversos	457:605$725
Via Permanente — 1 automovel de linha	47:477$190
104.362 trilhos de diversos pesos	14.434:210$408
Accessorios	1.811:229$399
Diversos	59:694$163
Construção das Oficinas modelo e rotunda	3.836:619$322
Maquinas operatrizes, ferramentas e utensilios adquiridos	2.686:545$128
Despêsas diversas do periodo de 1/10/1921 a 31/3/1922 (aquisições, construções e reconstruções)	596:371$974
Soma Rs.	52.456:665$826

XXXI

SUPRIMENTOS FEITOS PELO ESTADO DE MINAS

XXXI

Suprimentos feitos pelo Estado de Minas

O total dos creditos abertos pelo Estado de Minas, para ocorrer ao pagamento de despêsas feitas com a Rêde de Viação Sul Mineira, até a formação da Rêde Mineira de Viação, eleva-se a Rs. 75.611:077$921, com a seguinte discriminação :

Decreto	Datas		Discriminação	Importancias parciais	Importancias totais
	Dia	Mês			
			1923		
6437	21	Dez.	Aparelhamento	2.000:000$000	2.000:000$000
			1924		
6577	14	Abr.	Aparelhamento	8.054:604$334	8.054:604$334
			1925		
6805	28	Fev.	Conclusão do ramal de T. Corações a Carmo da Cachoeira	4.559:083$479	
6886	14	Mai	Conclusão do ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá	2.136:532$817	
6904	29	Mai	Conclusão do ramal de T. Corações a Carmo da Cachoeira	906:790$271	7.602:406$567
			1926		
7141	26	Fev.	Aparelhamento	7.222:924$062	
7248	4	Jun.	Caixa de Aposentadorias e Pensões	372:529$636	7.590:543$698
			1927		
7545	9	Mar.	Aparelhamento	4.000:000$000	
7561	31	Mar.	Verba 4-R. Viação S. Mineira		
			Pessoal	2.274:998$585	
			Material	2.753:055$717	
			C.A. e Pensões	80:559$020	
7722	18	Jun.	Aparelhamento e construção	6.250:000$000	
7840	20	Agt.	Aparelhamento e construção	5.000:000$000	
8040	29	Nov.	Aparelhamento e construção	5.000:000$000	25.358:613$322
			1928		
8198	30	Jan.	Aparelhamento e construção	10.000:000$000	
8581	15	Jun.	Aparelhamento e construção	3.000:000$000	
8644	7	Jul.	Aparelhamento e construção	3.000:000$000	
8781	17	Set.	Aparelhamento e construção	3.000:000$000	19.000:000$000
			1929		
8957	30	Jan.	Aparelhamento e construcão	2.000:000$000	
9058	4	Mai.	Aparelhamento	2.000:000$000	
9164	7	Out.	Pagamento de despêsas	2.000:000$000	6.000:000$000
			Soma	75.611:077$921	75.611:077$921

Por conta desses creditos, foi requisitada a favor da Rêde a importancia de ...... 66.547:017$341, conforme se esclarece no movimento abaixo :

Decretos	Importancias dos creditos	Requisitado a mais	Saldos
6437	2.000:000$000	1.819:072$524	—
6577	8.054:604$334	—	1.483:553$295
6805	4.559:083$479	1.608:723$473	—
6886	2.136:532$817	—	—
6904	906:790$271	—	—
7141	7.222:924$062	728:739$497	—
7248	372:529$636	—	372:529$636
7545	4.000:000$000	—	436$439
7561-E	5.108:613$322	—	5.108:613$322
7722	6.250:000$000	531:215$000	—
7840	5.000:000$000	—	2.837:165$977
8040	5.000:000$000	—	3.403:185$025
8198	10.000:000$000	—	9:374$397
8581	3.000:000$000	—	166:520$308
8644	3.000:000$000	—	—
8781	3.000:000$000	—	370:432$675
8957	2.000:000$000	—	—
9058	2.000:000$000	—	—
9164	2.000:000$000	—	—
		4.687:750$494	13.751:811$074
Balanço		9.064:060$580	
		13.751:811$074	13.751:811$074
Saldo			9.064:060$580
Importancia requisitada			66.547:017$341
Total dos creditos	75.611:077$921		75.611:077$921

Acrescentando-se á importancia requisitada pelos creditos mencionados as requisitadas pela lei orçamentaria n.º 841, de 5 de outubro de 1922, pelo decr. n.º 5.449, de 5 de setembro de 1920, e decr. 7.645, de 21 de maio de 1927, da Estrada de Ferro Paracatú, e a importancia paga por desconto em caução, conclue-se que, por não ter sido requisitada importancia alguma até 1.º de junho de 1930, a favor da Rêde de Viação Sul Mineira, o Estado de Minas dispendeu com a estrada, até esta ultima data, a importancia total de 72.248:293$691, como se vê :

Total requisitado pelos creditos	66.547:017$341
Pela lei orçamentaria n.º 841	3.474:721$610
Pelo decr. n.º 5.449, de 5-9-1920	1.202:565$996
Pelo decr. n.º 7.645, de 21-5-1927	1.014:200$778
Pago por desconto em caução	9:787$966
Total geral	72.248:293$691

XXXII

Nomes das ESTAÇÕES, classes, posição quilometrica, altitude e data da inauguração.

XXXII

"As Estações da Sul de Minas"

NOME — CLASSE — POSIÇÃO QUILOMETRICA — ALTITUDE — DATA DA INAUGURAÇÃO

(As distancias marcadas são a partir de Cruzeiro)

NOMES	CLASSE	POSIÇÃO QUILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA TRONCO		Kms.	Mts.	
1 Cruzeiro	Especial	0,000	514,012	14 de Junho de 1884
2 Rufino de Almeida	4.ª	6,080	533,272	1.º de Janeiro de 1902
3 Perequê	4.ª	15,409	810,000	14 de Junho de 1884
4 Cel. Fulgencio (antiga "Tunel")	3.ª	24,920	1.062,000	14 de Junho de 1884
5 Manacá	5.ª	30,866	962,125	1.º de Janeiro de 1931
6 Passa Quatro	1.ª	34,600	915,500	14 de Junho de 1884
7 Itanhandú (antiga "Capivarí")	3.ª	46,500	893,000	14 de Junho de 1884
8 Bom Retiro	4.ª	54,100	880,000	14 de Junho de 1884
9 Pouso Alto	3.ª	59,320	875,500	14 de Junho de 1884
10 Tacape	5.ª	67,260	872,200	1.º de Janeiro de 1931
11 Carmo (na época da inauguração chamava-se "Fazendinha")	4.ª	73,750	870,500	14 de Junho de 1884
12 São Lourenço	2.ª	79,923	867,500	14 de Junho de 1884
13 Soledade	1.ª	89,394	865,500	14 de Junho de 1884
14 Badé	5;ª	98,000	862,000	1.º de Janeiro de 1931
15 Freitas	3.ª	106,069	865,440	14 de Junho de 1884
16 Arenito	5.ª	115,800	858,350	1.º de Janeiro de 1931
17 Conceição do Rio Verde (antiga "Contendas")	3.ª	125,904	853,000	14 de Junho de 1884
18 São Tomé	4.ª	139,310	843,000	14 de Junho de 1884
19 Cota	4.ª	156,700	842,628	1.º de Janeiro de 1902
20 Três Corações	1.ª	169,908	839,200	1.º de Junho de 1884
21 Flóra	4.ª	184,800	838,700	14 de Julho de 1896
22 Jurití	5.ª	198,419	821,317	5 de Janeiro de 1931
23 Varginha	1.ª	204,293	894,300	28 de Maio de 1892

NOMES	CLASSE	POSIÇÃO QUILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Kms.	Mts.	
24 Garôa	5.ª	217,000	913,500	1.º de Janeiro de 1931
25 Batista de Melo (ao inaugurar-se chamava-se "Fluvial")	3.ª	227,227	762,300	15 de Janeiro de 1893
26 Nogueira	4.ª	233,877	762,600	14 de Julho de 1924
27 Espera	4.ª	241,568	758,000	19 de Agosto de 1895
28 Pontalete (ao inaugurar-se chamava-se ("Pontal")	4.ª	252,648	758,000	19 de Novembro de 1895
29 Josino de Brito	4.ª	272,112	750,000	10 de Março de 1909
30 Fama	3.ª	277,515	751,500	1.º de Maio de 1896
31 Gaspar Lopes	2.ª	294,263	778,100	30 de Abril de 1897
32 Harmonia	4.ª	306,583	751,000	20 de Julho de 1897
33 Areado	3.ª	321,898	758,000	19 de Agosto de 1897
34 Movimento	4.ª	331,153	763,500	4 de Dezembro de 1908
35 Engenheiro Trompowsky	4.ª	346,648	775,800	28 de Agosto de 1909
36 Tuiutí (ao inaugurar-se chamava-se "Monte Belo")	1.ª	360,435	793,300	28 de Agosto de 1909
RAMAL DE CAMPANHA				
— Freitas	3.ª	106,069	865,440	14 de Junho de 1884
37 Olimpio Noronha (antiga S. Catarina)	4.ª	129,069	840,000	13 de Março de 1908
38 Bias Fortes	4.ª	138,814	876,000	1.º de Fevereiro de 1894
39 Lambarí	3.ª	149,069	900,800	24 de Março de 1894
40 Nova Baden	4.ª	155,069	819,000	15 de Março de 1901
41 Cambuquira	3.ª	175,069	914,900	7 de Outubro de 1894
42 Campanha	3.ª	192,039	878,490	3 de Março de 1895
RAMAL DE ALFENAS				
— Gaspar Lopes	2.ª	294,263	778,100	30 de Abril de 1897
43 Alfenas	3.ª	302,021	844,900	31 de Maio de 1910
LINHA SAPUCAI				
— Soledade	1.ª	89,394	865,500	14 de Junho de 1884
44 Silvestre Ferraz	4.ª	104,338	893,200	15 de Março de 1891
45 Ribeiro	4.ª	112,821	953,760	1.º de [illegible] de 1891

NOMES	CLASSE	POSIÇÃO QUILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Kms.	Mts.	
46 Cristina	3.ª	127,374	992,355	15 de Março de 1891
47 Anil	5.ª	137,234		1.º de Jan.º de 1931
48 Maria da Fé	3.ª	146,462	1.258,263	27 de Junho de 1891
49 Pedrão	4.ª	154,866	1.050,000	1.º de Junho de 1907
50 Itajubá	1.ª	174,094	838,700	25 de Set.º de 1891
51 Piranguinho	4.ª	186,334	834,700	29 de Abril de 1892
52 Olegario Maciel	4.ª	204,672	822,700	23 de Agosto de 1894
53 Renó	4.ª	218,878	817,200	1.º de Agosto de 1900
54 Afonso Pena	2.ª	225,527	816,700	25 de Agosto de 1894
55 Porto Sapucaí	4.ª	236,191	615,700	9 de Nov.º de 1910
56 Pouso Alegre	2.ª	254,371	813,500	21 de Março de 1895
57 Imbuia	5.ª	267,064	825,832	1.º de Janeiro de 1931
58 Borda da Mata	3.ª	282,990	856,900	1.º de Agosto de 1895
59 Bogarí	5.ª	289,263	882,771	1.º de Janeiro de 1931
60 Francisco Sá	4.ª	298,713	930,558	17 de Dez.º de 1895
61 Ouro Fino	2.ª	313,901	862,450	12 de Abril de 1896
62 Caneleiras	5.ª	331,370	836,850	15 de Março de 1897
63 Silviano Brandão	3.ª	344,966	826,600	15 de Março de 1897
64 Sapucaí		358,923	676,600	15 de Dez.º de 1897
LINHA DA BARRA				
— Soledade	1.ª	89,394	865,500	14 de Junho de 1884
65 Caxambú	2.ª	112,078	900,008	15 de Março de 1891
66 Baependí	4.ª	119,719	905,000	28 de Set.º de 1895
67 Encruzilhada (que tambem já se chamou "Fazendinha")	4.ª	131,536	917,053	31 de Maio de 1910
68 Furnas	4.ª	143,445	1.017,593	15 de Julho de 1929
69 Angaí	4.ª	165,994	1.159,000	12 de Outubrode 1911
70 Bueno Brandão	4.ª	181,066	1.009,200	12 de Outubro de 1911
71 Carvalhos	4.ª	199,010	1.093,500	10 de Agosto de 1903
72 Livramento	4.ª	222,840	1.193,900	8 de Abril de 1901
73 Rutilo	5.ª	234,995		
74 Bom Jardim	4.ª	244,109	1.154,100	2 de Janeiro de 1897

NOMES	CLASSE	POSIÇÃO QUILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Kms.	Mts.	
75 Pacáu	4.ª	256,834	1.271,900	— 30 de Dez.º de 1895
76 Residencia	5.ª	266,919	1.061,000	— 1.º de Janeiro de 1931
77 Imbuzeiro	4.ª	274,374	850,000	— 20 de Junho de 1893
78 Santa Rita	4.ª	286,604	540,000	— 15 de Abril de 1893
79 Joaquim Matoso	4.ª	300,561	541,600	— 15 de Abril de 1893
80 José Leite	4.ª	307,430	562,800	— 15 de Abril de 1893
81 Pedro Carlos	4.ª	321,650	748,000	— 20 de Julho de 1893
82 Conservatoria	4.ª	331,611	518,000	
83 Paulo de Almeida	4.ª	339,627	654,200	
84 Pandiá Calogeras (antiga "Ibiabas")	4.ª	350,264	685,600	— 20 de Outubro de 1881
85 Prosperidade	5.ª	358,108	551,600	— 1.º de Agosto de 1929
86 Barra	1.ª	374,658	356,611	— 20 de Outubro de 1881
87 Santana	4.ª	382,123	361,800	— 12 de Junho de 1883
88 Piraí	4.ª	399,136	370,800	—
89 PassaTrês	4.ª	414,933	397,500	— 8 de Julho de 1883
RAMAL DE LAVRAS				
— Três Corações	1.ª	169,908	839,260	— 14 de Junho de 1884
90 Carneiro de Rezende	4.ª	179,119	850,000	— 2 de Junho de 1926
91 Campo Limpo	4.ª	188,095	856,040	— 26 de Junho de 1926
92 Salto	4.ª	202,568	961,600	— 8 de Outubro de 1918
93 Carmo da Cachoeira	4.ª	210,928	878,000	— 30 de Junho de 1918
94 Cervo	4.ª	226,188	846,680	— 1.º de Nov.º de 1925
95 Faria	4.ª	237,343	899,000	— 1.º de Set.º de 1926
96 Rosas	4.ª	246,253	894,000	— 1.º de Set.º de 1926
97 Lavras-Rêde	5.ª	259,908	914,000	— 1.º de Set.º de 1926
98 Lavras-Oéste	3.ª	264,948	834,790	— 1.º de Set.º de 1926
RAMAL DE PARAISOPOLIS – (SÃO JOSÉ DO PARAISO)				
— Piranguinho	4.ª	186,334	834,700	— 19 de Abril de 1892
99 Dias	4.ª	196,554	858,000	— 9 de Nov.º de 1910
100 Brazopolis	3.ª	207,974	814,000	— [illegible]

NOMES	CLASSE	POSIÇÃO QUILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Kms.	Mts.	
101 Cruzvéra	4.ª	221,094	843,000	— 7 de Set.º de 1912
102 Paraisopolis	3.ª	238,332	865,260	— 24 de Fev.º de 1912
RAMAL DE DELFIM MOREIRA — (SOLEDADE DE (ITAJUBÁ)				
— Itajubá	1.ª	174,094	838,700	— 25 de Set.º de 1891
103 Trotil	5.ª	190,304	856,607	— 23 de Outubro de 1927
104 Biguá	4.ª	191,799	944,340	— 23 de Outubro de 1927
105 Delfim Moreira	4.ª	209,794	1.206,584	— 23 de Outubro de 1927
E. F. S. GONÇALO DO SAPUCAI				
— Campanha	3.ª	192,039	878,490	— 3 de Março de 1895
106 D. Ferrão	4.ª	210,439	860,000	—
107 S. Gonçalo do Sapucaí	4.ª	223,009		—
E. F. MACHADENSE				
— Alfenas	3.ª	302,021	844,900	— 31 de Maio de 1910
108 Caiana	4.ª	328,013	843,100	—
109 Machado	2.ª	342,603	781,000	—
E. F. TRESPONTANA				
— Espera	4.ª	241,568	758,000	— 19 de Agosto de 1895
110 Três Pontas	3.ª	261,568		—

OBSERVAÇÃO: A estação de Lavras-Oéste pertence á Estrada de Ferro Oéste de Minas.

XXXIII

VIDA FINANCEIRA DA ESTRADA

XXXIII

Vida Financeira da Estrada

Quando as linhas federais (Minas e Rio e Muzambinho) passaram para a Sapucaí, esta empresa devia, sem poder pagar, cerca de meio milhão de libras, em Londres; três milhões de francos em Paris ; 4.221:200$000 ao Tesouro Mineiro, resto do emprestimo de 6.920:000$000, que lhe foi feito em 1893 (Lei Mineira n.º 64, de 24 de Julho de 1893); cerca de novecentos contos de réis ao Tesouro Fluminense, fóra centenas de contos de réis na praça do Rio de Janeiro.

A receita da Sapucaí era insignificante ou quasi nula e, com tantas dividas, nem poderia ter sido inscrita como concorrente para contratar e explorar aquelas estradas federais.

Além desta falta de idoneidade financeira, não nos devemos esquecer de que alguns anos antes "a Sapucahy, em serias aperturas, se vira forçada a ajustar com os credores a estipulação das bases de uma concordata e, tempos depois, a renovação desta, para prevenir a declaração da fallencia, cuja pressão resultava inilludivelmente de um simples movimento automatico de sua contabilidade". (Relatorio apresentado pelo Dr. J. Carneiro de Rezende ao Governo de Minas, em 19 5 922).

Foi, pois, transferida á Rêde Sul Mineira essa massa enorme de debitos, além dos pesados encargos que assumiu, com a ligação das duas secções da Sapucaí, reparação de linhas, renovação de material rodante, conclusão de ramais, construcão de oficinas, etc..

Para cumprir tantos compromissos e encargos, a diretoria da Sul-Mineira teve de contrair um emprestimo, em Paris, no valôr nominal de 50.000.000 de francos, com os banqueiros Perier & Cia., que foram sucedidos por Bauer, Marchal & Cia.. Esse emprestimo foi garantido por primeira hipoteca de toda a Sapucaí, pois o governo de Minas já havia aberto mão da mesma, que respondia estão pelas dividas da Companhia ao Tesouro do Estado e assegurava tambem a efetividade do direito de reversão de suas linhas, material e dependencias ao dominio de Minas.

Tal emprestimo, com parte do qual a Sul Mineira pagou a divida do Estado, reduzida a 2.137:861$700 pela escritura de 21 de Maio de 1910, não podia chegar, como não chegou, para liquidar os velhos compromissos e os novos encargos.

Dentro em pouco, a Cia. foi obrigada a solicitar moratoria aos credores estrangeiros. E assumiu novas responsabilidades nas praças de Paris e do Rio, deixando cumprir as obrigações contraidas com o Estado de Minas. Os seus encargos foram aumentando de modo vultoso e a sua elevação chegou ao auge em principios de 1918.

Chegou a ser tão precaria a sua situação, que até o produto de impostos mineiros (cerca de dois mil contos de réis) e os fretes pertencentes á Central do Brasil eram arrecadados e consumidos, criminosamente, pela Companhia. As quotas de fiscalização não eram mais pagas ao Estado de Minas.

Em 1.º de Maio de 1918, foi lavrado um termo de acôrdo, para fins de ajuste de contas entre ela e o Estado de Minas. Nesse ajuste a Cia. confessou-se devedora de uma soma superior a três mil contos de réis, para cujo pagamento lhe foi concedida moratoria de cinco anos, a contar de 1.º de Janeiro de 1918.

Com uma divida superior a 32.000 contos de réis, no país, e 70 milhões de francos, no estrangeiro, sem poder, ao menos, pagar as prestações do "funding" aos obrigacionistas francêses, o seu estado teria de ser forçosamente de falencia no dia em que cessasse o regime de moratoria. Isto porque nem a renda bruta das estradas talvês fosse suficiente para o serviço de juros e amortização das dividas. A falencia, porém, não se deu porque veio o arrendamento ao Estado.

Esse estado financeiro lastimavel, sem paralelo em outra qualquer ferrovia do país, ainda mais se agravava com a desorganização do transporte.

Essa desorganização deploravel era eloquentemente patenteada pelo prejuizo aos produtores e comerciantes, pelo perigo dos constantes descarrilamentos e pelas justas e reiteradas reclamações do publico.

A falta de cumprimento do contrato de 1910 só mostrava ao Governo dois caminhos a seguir : a) decretar a rescisão e deixar a companhia liquidar-se por si mesma perante os tribunais; ou b) ajustar um acôrdo capaz de resolver o problema.

Na primeira hipotese, o Governo Federal retomaria a Minas e Rio e Muzambinho, para administrá-las ou arrendá-las e deixaria a Sapucaí atirada á sua situação primitiva, sem possibilidade de ser organizada.

Na segunda, a União encamparia o contrato de arrendamento, para retomar as suas estradas e adquirir a Sapucaí, sujeita á reversão, dando-lhe recursos para solver seus compromissos de divida e promover a reparação das linhas e compra de material rodante.

O Governo Federal, bem intencionado, optou, espontaneamente, por um acôrdo em que figurasse o Estado de Minas.

Seguiram-se, então, longas e penosas demarches e conferencias, onde figuraram o Representante de Minas (Dr. J. Carneiro de Rezende), o Ministro da Viação (Dr. Pires do Rio), o consultor técnico do Ministerio da Viação (Dr. Tobias Moscoso) e os proprios Presidentes da Republica e de Minas Gerais (Drs. Epitacio Pessôa e Artur Bernardes).

Afinal, foi publicado o decreto n. 14.598-A, de 31 de Dezembro de 1920, e lavrado o termo de rescisão do contrato, em 11 de Janeiro de 1921.

O Estado de Minas começou a providenciar a dissolução e liquidação da Rêde Sul Mineira, tendo de proceder, previamente, á aquisição de ações da emprêsa, em numero suficiente para tal fim.

O Tesouro Federal entregou ao de Minas 39.685 apolices da divida publica nacional, de valor nominal de 1:000$000 cada uma, juros de 5% ao ano. Essas apolices se destinavam ao resgate da divida externa e interna, reparação das linhas e compra de material rodante.

Foram elas aplicadas da seguinte fórma :

a) 25.376, em pagamento de toda a divida externa;

b) 2.222, para pagar uma parte da divida do Banco do Brasil;

c) as 12.087 restantes foram atribuidas, por força de dissolução e liquidação da Companhia, ao Tesouro de Minas, por conta do debito da Sul Mineira, na importancia de Rs. 21.769:163$032, incluindo nessa soma o resto da divida do Banco do Brasil.

Vieram o decreto 15.406, de 22 de Março de 1922, que autorizou o Governo Federal a contratar com o Estado de Minas o arrendamento das Estradas e logo em seguida o contrato de arrendamento de 6 de Abril do mesmo ano.

As três Estradas estavam, pois, como ainda hoje, arrendadas ao Estado de Minas Gerais.

Antes, porém, de entrarmos na análise da vida financeira da estrada, no periodo de administração estadoal, vamos aqui fazer um paralelo dos sacrificios para o Estado de Minas e para a União, desde o inicio das estradas até 1921 :

1) PARA O TESOURO DO ESTADO :

a)	Dispendio com a garantia de juros outorgada á Cia. Viação Ferrea Sapucaí, até 31 de Dezembro de 1913	18.523:115$459
b)	Debito reconhecido pelo ajuste de 1.º de Maio de 1918 .	3.085:382$708
c)	Restante do prêço de desistencia do direito á reversão. .	3.891:872$000
d)	Saldo do seu concurso para a construção do Ramal de Paraisopolis	1.845:288$000
	TOTAL	27.345:656$167

Nota : — As três primeiras dividas estavam irremediavelmente perdidas. A ultima não estava nesse caso, mas o seu recebimento só se poderia dar depois de longos anos.

2) PARA O TESOURO DA UNIÃO:

a)	Resgate da E. F. Minas e Rio	45.000:000$000
b)	Aquisição da E. F. Muzambinho. . . . . (Operação realizada na Presidencia de Afonso Pena).	12.000:000$000
c)	Aquisição da E. F. Sapucaí, ramal de Três Corações a Carmo da Cachoeira e Ramal de Paraisopolis . . . . (Operação realizada na Presidencia Epitacio Pessôa)	39.685:000$000
d)	Juros anuais dos titulos especiais do resgate da Minas e Rio	2.500:000$000
e)	Juros anuais das apolices da aquisição da Muzambinho e da Sapucaí	2.580:000$000
	TOTAL	101.765:000$000

DIVIDA DA ESTRADA PARA COM O ESTADO, NA EPOCA DO ARRENDAMENTO

Foram encampados e incorporados ao dominio da União as linhas ferreas em trafego, de propriedade da Companhia, e o Ramal de Piranguinho a Paraisopolis, por 39.685 apolices da divida publica nacional, valôr nominal de Rs. 1:000$000 cada uma, juros de 5% ao ano. Dessas apolices, 25.376 foram pagas aos credores estrangeiros, para resgate de toda a divida externa, proveniente do emprestimo de 1910, do contrato de "funding" de 1916 e dos compromissos para com os banqueiros Bauer, Marchal & Cia., sucessores de Perier & Cia.

Para amortização da divida do Banco do Brasil foram pagas 2.222 apolices, que o dito Banco recebeu á razão de Rs. 830$000 cada uma. As outras 12.087 foram, em 20 de Setembro de 1921, transferidas ao Estado de Minas, á razão de Rs. 900$000 cada uma, a titulo de amortização do debito da Cia. para com ele.

Ao Estado de Minas foram pagos e descontados do debito da Companhia ... 4.628:290$825 que, adicionados á importancia de Rs. 10.878:300$000, valôr das 12.087 apolices a 900$000, fazem o total de 15.506:590$825.

Essa quantia — 15.506:590$825 — representava a soma dos valôres atribuidos ao Estado de Minas, para amortização da divida da Companhia.

Pelo termo de contrato de 12 de Fevereiro de 1921, a divida passiva da Companhia ao Estado, no valôr de Rs. 27.315:433$356 (só a restituição das garantias de juros, de 1891 a 1913, subia a Rs. 18.523:113$459), ficou reduzida a Rs. 19.000:000$000..

Acrescentando-se a essa importancia 2.769:163$032, valôr da divida da Companhia ao Banco do Brasil, elevava-se a Rs. 21.769:163$032 o titulo creditorio de Minas.

Descontando-se dessa importancia os 15.506:590$825, e mais 850:000$000 referentes ao saldo do material do almoxarifado e o da renda liquida da Companhia, até 2 de Outubro de 1921 e referentes ainda ao valôr do material e obras dos edificios que se destinavam ás oficinas de Passa Quatro, restavam ainda Rs. 5.412:572$207, que representavam o saldo credor do Estado perante a Companhia, sem falar da quota de arrendamento devida á União, de 1.º de Janeiro a 2 de Outubro de 1921.

Pelo contrato de dação, lavrado a 20 de Setembro de 1921, a Companhia se reconheceu devedora ao Estado de Minas dessa importancia de Rs. 5.412:572$207.

A' importancia de 5.412:572$207 devem ser acrescidas a de 861:544$988, da quota de arrendamento dos três primeiros trimestres de 1921, e outras verbas que deixaram de ser incluidas aí, por não serem ainda liquidas e certas, na ocasião em que foi lavrada a escritura de dação.

Pelo balanço das contas entre a Companhia e o Estado, anexo a este trabalho, verifica-se que, na época do arrendamento, havia, a favor do Estado de Minas, o saldo de Rs. 6.853:051$655.

ADMINISTRAÇÃO ESTADOAL — Esse admiravel conjunto de obras — aquisições e melhoramentos, de que é dotada a Sul de Minas, custou ao Tesouro do Estado um formidavel esforço.

De acôrdo com o balanço geral de ativo e passivo da Rêde de Viação Sul Mineira, a 28 de Fevereiro de 1931, o qual encerra a Contabilidade da Estrada, que passou para o regime da R. M. V., o Estado havia suprido a Estrada com 87.296:575$687, sem citarmos os pagamentos feitos diretamente pela Secretaria das Finanças, em Belo Horizonte, entre os quais os determinados pela compra da Machadense e Trespontana.

Além disso, no aparelhamento da Estrada foi empregada tambem toda a sua renda.

O dispendio enorme do Estado pode ser representado assim :

Aparelhamento da Estrada	59.391:923$251
Armazem Regulador de Café	1.487:181$109
Construção do Ramal de Lavras.	6.568:248$134
Construção do trecho de Campanha a S. Gonçalo.	3.460:829$356
Construção de Itajubá a Soledade de Itajubá.	2.618:715$670
Despêsa com a Revolução, "deficits" diversos, etc.	18.397:263$645
	91.924:161$165

Ainda mais : depois de 28 de Fevereiro de 1931, com a liquidação da antiga Rêde de Viação Sul Mineira e formação da Rêde Mineira de Viação, remetemos para a Secretaria da Agricultura dezenas de contas para serem pagas lá, nos seguintes valôres:

Moeda Nacional.	1.426:971$325
Francos belgas	18.173,30
Dollars	24.584,67
Libras	9.548-15-10

O total em francos belgas, dollars e libras, estava avaliado, então, em ..... 765:046$170.

Vê-se, pois, que o Governo do Estado dispendeu aqui perto de cem mil contos de réis, de 1921 até 28 de Fevereiro de 1931.

Minas, em 1922, só se comprometeu a dispender Rs. 15.988:000$000, com o aparelhamento da Estrada.

No entanto, pelo balanço se verifica que o Estado inverteu aqui, só naquela verba, mais de 59.000 contos.

A partir de 28 de Fevereiro de 1931, a vida financeira da E. F. Sul de Minas passou a fazer parte integrante e essencial da vida financeira da Rêde Mineira de Viação, em vista da formação do novo sistema ferroviario. Os dados sobre renda e despêsa da Sul de Minas constam de capitulo especial deste trabalho.

O termo de contrato de 12 de Fevereiro de 1921, aludido no presente capitulo, é o seguinte :

"Termo de contracto entre o Estado de Minas Geraes e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — REDE SUL MINEIRA — como abaixo se declara :

Aos doze dias do mez de fevereiro de mil novecentos e vinte e um, na Secretaria das Finanças, compareceram o Estado de Minas Geraes, representado pelo Dr. João Luiz Alves, Secretario das Finanças e Dr. Fernando de Mello Vianna, Sub-Procurador Geral do Estado, e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — REDE SUL MINEIRA, representada pelo seu Director Geral Dr. Alberto Alvares, devidamente auctorizado, conforme consta da acta da Assembléa Geral extraordinaria, realizada em 3 de novembro do anno proximo passado, archivada por copia, e as testemunhas, adeante nomeadas, todos de mim e das testemunhas conhecidos pelos proprios, de que dou fé.

E, perante as mesmas testemunhas, a mim, foi declarado pela Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brazileiras — REDE SUL MINEIRA, por intermedio do seu representante acima mencionado, que, entre si e o Estado de Minas Geraes ficou justo e combinado o presente contracto, que se regerá pelas clausulas e condicões seguintes, reciprocamente acceitas :

I

A Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — REDE SUL MINEIRA — se confessa devedora ao Estado de Minas Geraes, por encontro e acerto de contas, até esta data, da quantia de vinte e sete mil, trezentos e quinze contos, quatrocentos e trinta e tres mil, trezentos e cincoenta e seis réis (27.315:433$356), conforme consta do quadro graphico de tres do corrente mez, levantado pelo Dr. Carlos Pinto e Lauro Cintra.

II

O Estado de Minas Geraes, com o intuito de auxiliar a referida Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — REDE SUL MINEIRA, convem em reduzir essa divida a dezenove mil contos ..... (19.000:000$000), de accordo com a exposição de motivos archivada na Secretaria das Finanças.

III

A Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — REDE SUL MINEIRA, pagará essa quantia de dezenove mil contos de réis, quando lhe fôr exigida, e, si para liquidação da obrigação fôr necessario ao Estado de Minas Geraes recorrer a meios judiciaes, pagará mais a devedora a quantia de dez por cento sobre o que estiver a dever.

IV

O fôro do contracto será o de Bello Horizonte, na fórma do art. 8, da lei mineira n. 757, de 27 de Setembro de 1919.

V

Pelo Estado de Minas Geraes, representado como ficou consignado, foi dito que, de facto, ha accordado na transacção constante do presente contracto, reduzindo seu credito a dezenove mil contos de réis, sem praso, e mediante as demais clausulas pactuadas.

Estando assim justas e contractadas as partes, lavrou-se o presente termo que, lido a estas e ás testemunhas Dr. Necesio Tavares e Domingos Sabino, é por todos achado conforme e, em seguida, assignado.

Não foram cobrados os N. e V. Direitos por determinação do Dr. Secretario das Finanças, e nem o sello federal por estar isento, dec. 14.559, de 1.º de Setembro do anno proximo passado.

Eu, Raymundo Campolina Vianna, Auxiliar da Sub-Procuradoria Geral do Estado, o lavrei.

(ass.) João Luiz Alves
Fernando de Mello Vianna
Alberto Alvares

Testemunhas: — Domingos Sabino
Necesio Tavares".

O Estado de Minas Gerais

A' Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras

Rêde Sul Mineira

DEVE

Valor dos seguintes titulos :		
12.087 apolices da Divida Publica do v/n de 1:000$000, juro de 5 % ao ano, a 900$000	10.878:500$000	
382 debentures da Comp. Brasileira de Tramways, Luz e Força de v/n de 200$000, juro de 8 % ao ano	76:400$000	
210 apolices da Divida Publica do v/n de 1:000$000, juro de 5 % ao ano	210:000$000	
6 ditas do v/n de 200$000, juro de 5 % ao ano	1:200$000	11.165:900$000
Idem dos seguintes imoveis :		
2 casas de moradia em Soledade	20:000$000	
1 dita em Caxambú	10:000$000	
1 dita e terreno em Ouro Fino	14:500$000	
1 terreno e diversas casas em Cruzeiro	50:000$000	
Sitio dos Metais em Pouso Alegre	30:000$000	
Fazenda do Cervo em Borda da Mata	450:000$000	
Fazenda dos Pinheiros em Nova Baden	100:000$000	674:500$000
Idem de 2 vapores em serviço da Linha Fluvial		72:000$000
Custo dos serviços de terraplenagem e obras darte entre Carmo da Cachoeira e Lavras		2.078:161$277
Valor do material e obras dos edificios que se destinavam ás oficinas de Passa Quatro		50:000$000
Idem de obras, maquinismos e material rodante construidos de 1.º de Janeiro até 30 de Setembro de 1921		571:857$028
Importancia de transportes concedidos até 31 de Março de 1921 a diversas Repartições Publicas		190:501$700
Valor do contrato do predio da Rua Uruguaiana n. 113, a findar em Setembro de 1926		10:775$600
Idem, dito idem, da Rua da Constituição n. 71, a findar em Junho de 1923		4:200$000
Pelo direito de rehaver da Fazenda Nacional a quantia paga a titulo de imposto de renda pela escritura da quitação de divida e extinção de hipoteca, lavrada em 11 de Maio de 1921 em notas do tabelião Fonseca Hermes, entre a Companhia e Bauer, Marchal & Cia., sucessores de Perier & Cia., debenturistas		42:175$093
Juros a receber dos seguintes titulos :		
12.087 apolices da Divida Publica do v/n de 1:000$000, juro de 5 % ao ano, de 1 de Janeiro até 20 de Set. de 1921	439:846$250	
216 ditas, sendo 210 do v/n de 1:000$000 e 6 de 200$000, juro de 5 % ao ano, de 1.º de Julho até 20 de Setembro de 1921	10:620$133	
222 ditas do v/n de 1:000$000, juros de 5 % ao ano, dadas em pagamento ao Banco do Brasil, em 12 de Maio de 1921	40:428$055	
382 debentures da Cia. Brasileira de Tramways, Luz e Força, juro de 8 % ao ano, até 20 de Setembro de 1921	2:306$431	493:200$869
Valor do material existente, conforme os mapas até 30 de Setembro, nas seguintes Divisões :		
Amoxarifado	712:846$540	
Deposito da Tipografia	17:393$598	
,, ,, Locomoção	47:292$561	
,, ,, Via Permanente	3:095$185	780:627$884
Valor da mata entre os kms. 21 e 24, da linha Minas e Rio		19:257$000
Dinheiro em cofre no Rio de Janeiro, até 30 de Setembro de 1921		53:105$210
Idem, do material em transito, conforme o anexo n.º 2		137:437 520
Idem, idem em Cruzeiro, idem		71:771$820
Idem a receber da E. F. Central do Brasil, saldos das contas de trafego mutuo dos mêses de Agosto e Setembro de 1921		173:000$800
Quota de fiscalização federal, relativa ao 4.º trimestre de 1921, paga pela Companhia		7:500$000
Valor da L/ n. 1, aceita por José de Azevedo, em 2 de Março de 1917 para 28 de Fevereiro de 1918 — saldo do pagamento dos engenhos em Ouro Fino		7:000$000
Idem de reposições a receber de funcionarios da Companhia, extraidas até 30 de Setembro de 1921		3:861$100
Idem de fretes a receber até 30 de Setembro de 1921		84:204$800
Idem ditos de trafego mutuo a receber até 30 de Setembro de 1921		117:995$600
Dinheiro depositado na E. F. Oéste de Minas, na época da construção do trecho de S. Vi-		

HAVER

Restituição das garantias de juros, conforme a clausula 9.ª do contrato de 31 de Dezembro de 1908, celebrado com a Companhia Viação Ferrea Sapucaí e de acôrdo com a clausula 1.ª do Termo de contrato entre o Estado e a Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras — Rêde Sul Mineira, de 12 de Fevereiro de 1921	18.523:113$459
Quata de reversão, conforme as clausulas 2.ª e 3.ª, do contrato de 31 de Dezembro de 1908, a pagar ao Estado até 31 de Dezembro de 1920	3.837:159$830
Restituição das quantias pagas pelo Estado para construção do Ramal de Piranguinho a S. José do Paraiso, conforme a clausula 7.ª, do contrato de 15 de Maio de 1909, até 31 de Dezembro de 1919	1.830:871$374
Saldo da conta regulada com o Estado, de arrecadação de impostos, quotas de reversão e de fiscalização	3.085:382$708
	27.276:527$371
Deduz-se :	
Redução da divida feita pelo Estado, conforme a clausula 2.ª do termo de contrato de 12 de Fevereiro de 1921	8.276:527$371
	19.000:000$000
Saldo da conta corrente garantida no Banco do Brasil, transferida ao Estado	2.770:564$932
Quota de fiscalização mineira, do 1.º semestre de 1921	5:000$000
Arrecadação do imposto de transporte em Setembro de 1921 a restituir ao Tesouro Nacional	34:991$900
Arrecadação da taxa de viação em Setembro de 1921, a restituir ao Tesouro Nacional	10:705$800
Saldo das contas de trafego mutuo telegrafico até Setembro de 1921, a restituir á Repartição Geral dos Telegrafos	3:307$370
Idem da arrecadação de impostos fluminenses dos mêses de Agosto e Setembro de 1921, a restituir ao Estado do Rio de Janeiro	5:712$460
Idem das contas de trafego mutuo de Março a Setembro de 1921, a restituir á E. F. Oéste de Minas	6:916$000
Idem da arrecadação de impostos mineiros dos mêses de Agosto e Setembro de 1921, a restituir á Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais	207:925$883
Idem das contas de trafego mutuo de Agosto e Setembro de 1921, a restituir á Comp. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação	2:093$510
Idem da quota de arrendamento sobre a importancia de contas de transportes que não estavam recebidas nas épocas das tomadas de contas, a pagar ao Governo Federal	38:252$871
Idem quota arr.º 1.º sem. e 3.º trim. 1921, a pagar ao Governo Federal	861:544$871
Idem de honorarios do Dr. Juscelino Barbosa, de Abril de 1917	833$350
Idem ditos do Conselho Fiscal, conforme o anexo N.º 1	900$000
Idem de vencimentos do pessoal por folhas, do mês de Setembro de 1921	298:495$300
Idem ditos idem que não reclamaram até Setembro de 1921	28:321$803
Idem da conta de trafego mutuo de Julho de 1921, a restituir á E. F. Central do Brasil	5:931$300
Importancia da c/ de carvão de Fevereiro de 1921, a pagar á E. F. Central do Brasil	15:881$200
Saldo de contas de fornecimentos até 30 de Setembro de 1921, conforme o anexo n.º 4	781:097$384
Idem dos depositos de cadernetas quilometricas emitidas até 30 de Setembro de 1921, a restituir	1:766$000
Idem de reclamações a pagar até 30 de Setembro de 1921, conforme o anexo n.º 5	5:557$380
Idem das restituições dos mêses de Janeiro a Setembro de 1921	52:988$880
Idem de diversos credores, conforme o anexo n.º 3	167:568$052

ça de v/n de 200$000, juro de 8 % ao ano	76:400$000	
210 apolices da Divida Publica do v/n de 1:000$000, juro de 5 % ao ano	210:000$000	
6 ditas do v/n de 200$000, juro de 5 % ao ano	1:200$000	11.165:900$000
Idem dos seguintes imoveis :		
2 casas de moradia em Soledade	20:000$000	
1 dita em Caxambú	10:000$000	
1 dita e terreno em Ouro Fino	14:300$000	
1 terreno e diversas casas em Cruzeiro	50:000$000	
Sitio dos Metais em Pouso Alegre	30:000$000	
Fazenda do Cervo em Borda da Mata	450:000$000	
Fazenda dos Pinheiros em Nova Baden	100:000$000	674:300$000
Idem de 2 vapores em serviço da Linha Fluvial		72:000$000
Custo dos serviços de terraplenagem e obras darte entre Carmo da Cachoeira e Lavras		2.078:161$277
Valor do material e obras dos edificios que se destinavam ás oficinas de Passa Quatro		50:000$000
Idem de obras, maquinismos e material rodante construidos de 1.º de Janeiro até 30 de Setembro de 1921		571:857$028
Importancia de transportes concedidos até 31 de Março de 1921 a diversas Repartições Publicas		190:501$700
Valor do contrato do predio da Rua Uruguaiana n. 113, a findar em Setembro de 1926		10:775$600
Idem, dito idem, da Rua da Constituição n. 71, a findar em Junho de 1923		4:200$000
Pelo direito de rehaver da Fazenda Nacional a quantia paga a titulo de imposto de renda pela escritura da quitação de divida e extinção de hipoteca, lavrada em 11 de Maio de 1921 em notas do tabelião Fonseca Hermes, entre a Companhia e Bauer, Marchal & Cia., sucessores de Perier & Cia., debenturistas		42:175$093
Juros a receber dos seguintes titulos :		
12.087 apolices da Divida Publica do v/n de 1:000$000, juro de 5 % ao ano, de 1 de Janeiro até 20 de Set. de 1921	439:846$250	
216 ditas, sendo 210 do v/n de 1:000$000 e 6 de 200$000, juro de 5 % ao ano, de 1.º de Julho até 20 de Setembro de 1921	10:620$133	
222 ditas do v/n de 1:000$000, juros de 5 % ao ano, dadas em pagamento ao Banco do Brasil, em 12 de Maio de 1921	40:428$055	
382 debentures da Cia. Brasileira de Tramways, Luz e Força, juro de 8 % ao ano, até 20 de Setembro de 1921	2:306$431	493:200$869
Valor do material existente, conforme os mapas até 30 de Setembro, nas seguintes Divisões :		
Amoxarifado	712:846$540	
Deposito da Tipografia	17:393$598	
,, ,, Locomoção	47:292$561	
,, ,, Via Permanente	3:095$185	780:627$884
Valor da mata entre os kms. 21 e 24, da linha Minas e Rio		19:257$000
Dinheiro em cofre no Rio de Janeiro, até 30 de Setembro de 1921		53:105$210
Idem, do material em transito, conforme o anexo n.º 2		137:437$520
Idem, idem em Cruzeiro, idem		71:771$820
Idem a receber da E. F. Central do Brasil, saldos das contas de trafego mutuo dos mêses de Agosto e Setembro de 1921		173:000$800
Quota de fiscalização federal, relativa ao 4.º trimestre de 1921, paga pela Companhia		7:500$000
Valor da L/ n. 1, aceita por José de Azevedo, em 2 de Março de 1917 para 28 de Fevereiro de 1918 — saldo do pagamento dos engenhos em Ouro Fino		7:000$000
Idem de reposições a receber de funcionarios da Companhia, extraidas até 30 de Setembro de 1921		3:861$100
Idem de fretes a receber até 30 de Setembro de 1921		84:204$800
Idem ditos de trafego mutuo a receber até 30 de Setembro de 1921		117:995$600
Dinheiro depositado na E. F. Oéste de Minas, na época da construcão do trecho de S. Vicente Ferrer a Bom Jardim		936$215
Saldo de diversos devedores, conforme o anexo n.º 3		643:534$192
		17.453:304$708
Saldo á c/ nova		6.853:051$655
		24.306:356$363

VISTO

31/12/1930

a) H. Monteiro

Chefe da Contabilidade.

Quata de reversão, conforme as clausulas 2.ª e 3.ª, do contrato de 31 de Dezembro de 1908, a pagar ao Estado até 31 de Dezembro de 1920	3.837:159$830
Restituição das quantias pagas pelo Estado para construção do Ramal de Piranguinho a S. José do Paraiso, conforme a clausula 7.ª, do contrato de 15 de Maio de 1909, até 31 de Dezembro de 1919	1.830:871$374
Saldo da conta regulada com o Estado, de arrecadação de impostos, quotas de reversão e de fiscalização	3.085:382$708
	27.276:527$371
Deduz-se :	
Reducão da divida feita pelo Estado, conforme a clausula 2.ª do termo de contrato de 12 de Fevereiro de 1921	8.276:527$371
	19.000:000$000
Saldo da conta corrente garantida no Banco do Brasil, transferida ao Estado	2.770:564$932
Quota de fiscalização mineira, do 1.º semestre de 1921	5:000$000
Arrecadação do imposto de transporte em Setembro de 1921 a restituir ao Tesouro Nacional	34:991$900
Arrecadação da taxa de viação em Setembro de 1921, a restituir ao Tesouro Nacional	10:705$800
Saldo das contas de trafego mutuo telegrafico até Setembro de 1921, a restituir á Repartição Geral dos Telegrafos	3:307$370
Idem da arrecadacão de impostos fluminenses dos mêses de Agosto e Setembro de 1921, a restituir ao Estado do Rio de Janeiro	5:712$460
Idem das contas de trafego mutuo de Março a Setembro de 1921, a restituir á E. F. Oéste de Minas	6:916$000
Idem da arrecadação de impostos mineiros dos mêses de Agosto e Setembro de 1921, a restituir á Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais	207:925$883
Idem das contas de trafego mutuo de Agosto e Setembro de 1921, a restituir á Comp. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação	2:093$510
Idem da quota de arrendamento sobre a importancia de contas de transportes que não estavam recebidas nas épocas das tomadas de contas, a pagar ao Governo Federal	38:252$871
Idem quota arr.º 1.º sem. e 3.º trim. 1921, a pagar ao Governo Federal	861:544$871
Idem de honorarios do Dr. Juscelino Barbosa, de Abril de 1917	833$350
Idem ditos do Conselho Fiscal, conforme o anexo N.º 1	900$000
Idem de vencimentos do pessoal por folhas, do mês de Setembro de 1921	298:495$300
Idem ditos idem que não reclamaram até Setembro de 1921	28:321$803
Idem da conta de trafego mutuo de Julho de 1921, a restituir á E. F. Central do Brasil	5:931$300
Importancia da c/ de carvão de Fevereiro de 1921, a pagar á E. F. Central do Brasil	15:881$200
Saldo de contas de fornecimentos até 30 de Setembro de 1921, conforme o anexo n.º 4	781:097$384
Idem dos depositos de cadernetas quilometricas emitidas até 30 de Setembro de 1921, a restituir	1:766$000
Idem de reclamações a pagar até 30 de Setembro de 1921, conforme o anexo n.º 5	5:557$380
Idem das restituições dos mêses de Janeiro a Setembro de 1921	52:988$880
Idem de diversos credores, conforme o anexo n.º 3	167:568$052
	24.306:356$363
1921	
Outubro 1.º — Saldo a favor do Estado	6.853:051$655

Balanço Geral do Ativo e Passivo da Rêde de Viação Sul Mineira

EM 28 DE FEVEREIRO DE 1931

ATIVO

Aparelhamento da Estrada			
Dispendido pela Rêde, de acôrdo com a letra *a* da clausula 7.ª do contrato de 6 de Abril de 1922		52.456:665$826	
Aparelhamento da Estrada, c/a classificar			
Dispendido pela Rêde		6.935:257$425	59.391:923$251
Almoxarifado			
Material existente	1.270:745$188		
Dito em transito	454:199$310		
Fretes e outras despêsas do material em transito	67:833$760	1.792:778$258	
Deposito da Locomoção			
Material existente		286:937$752	
Deposito da Via Permanente			
Dito, idem		789:852$544	
Deposito da Tipografia			
Dito, idem		129:826$625	2.999:395$179
Caixa			
Dinheiro em cofre		246:577$830	
Fretes			
Saldo a receber de :			
dos a receber	20:072$000		
„ „ pagar	192:751$000		
„ de trafego mutuo	2:862$600	215:685$600	
Reposições			
Dito a receber de empregados		14:203$700	
Contadoria Central Ferroviaria			
Dito de trafego mutuo dos seguintes mêses :			
de Novembro de 1930	100:913$500		
„ Dezembro idem	132:764$892		
„ Janeiro de 1931	71:504$900	305:183$292	
Repartição Geral dos Telegrafos			
Saldo do 2.º semestre de 1930	471$750		
Dito de Janeiro de 1931	86$500		
Dito de conservação de linha telegrafica	3:690$000	4:248 250	
Contas correntes			
Saldos devedores		1.540:127$427	
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro			
Saldo de reclamações a liquidar		453$800	
Estrada de Ferro Oéste de Minas			
Valor de 4 locomotivas "Pacific"		840:000$000	3.166:479$899
Tipografia			
Idem do material existente		64:311$354	
Moveis, veiculos e utensilios			
Idem, idem		386:327$195	450:638$549
Fiscalização Federal			
Saldo do 1.º Semestre de 1931		33:333$400	
Quota da Contadoria Central Ferroviaria			
Dito do 1.º trimestre de 1931		13:000$000	

PASSIVO

Fundo de melhoramentos			
Saldo da arrecadação da taxa adicional de 10 % s/ as tarifas :			
de Novembro e Dezembro de 1928	258:359$500		
do ano de 1929	1.680:863$300		
„ „ „ 1930	1.323:660$300		
de Janeiro e Fevereiro de 1931	196:920$900	3.459:804$000	
Metade da renda liquida pertencente ao Estado de Minas Gerais, do ano de 1929		418:893$541	
Idem, idem ao Governo Federal	418:893$541		
Deduz-se : liquido proporcional á receita não arrecadada	2:597$634	416:295$907	4.294:993$448
Estado de Minas Gerais			
Suprimentos feitos pelo Estado:			
para o aparelhamento da Estrada		68.863:223$183	
„ o Armazem Regulador de Café, em Cruzeiro		1.120:247$561	
„ a construção do ramal de Lavras :			
trecho : T. Corações a Carmo da Cachoeira	500:000$000		
„ Carmo da Cachoeira a Lavras	5.280:311$911	5.780:311$911	
Para a construção do Ramal de Campanha para a São Gonçalo do Sapucaí		1.312:575$496	
para a construção do Ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá		2.271:322$899	
Saldo da arrecadação de imposto de nomeação		18:445$496	
Requisições por conta do credito de Rs. 10.700:000$000 (Dec. n.º 795, de 24 de Dezembro de 1930)		7.930:449$141	87 296 575$687
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro			
Saldo de trafego direto dos seguintes mêses :			
Outubro de 1930	20:996$800		
Novembro idem	40:010$500		
Dezembro idem	71:587$550		
Janeiro de 1931	5[illegible]:028$500		
Fevereiro idem	61:141$200	247:764$550	
Diretoria das Finanças do Estado do Rio de Janeiro			
Dito da arrecadação de impostos fluminenses dos seguintes mêses :			
Dezembro de 1929	1:000$000		
Janeiro de 1931	4:327$160		
Fevereiro idem	2:992$970	8:320$130	
Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais			
Dito idem, idem, mineiros, idem, idem :			
Outubro de 1930	23:462$790		
Novembro idem	212:465 412		
Dezembro idem	304:053$338		
Janeiro de 1931	218:669$264		
Fevereiro idem	152:249$739		
Dito da c/ a regular	9$000	910:909$543	
Caixa de Aposentadoria e Pensões da R. S. Mineira			
Saldo desta conta		330:917$415	
Governo Federal			
Dito da conta de arrendamento	65:858$385		
Dito idem do fundo de melhoramentos	2:597$634		
Dito idem de trilhos usados	20:273$425		
Dito idem de suprimento	190:000$000	278:729$444	
Estrada de Ferro Oéste de Minas			
Dito da c/ de transportes		111:942$600	
Estrada de Ferro Central do Brasil			
Dito de fretes		366$400	
Contadoria Central Ferroviaria			
Saldo de trafego mutuo do mês de Fevereiro			
Saldo de 1931	40:815$600		
Dito de reclamações a liquidar	101$250	40:916$850	
Repartição Geral dos Telegrafos			
Dito idem, idem de Fevereiro de 1931		190$350	
Pessoal por folhas			
Dito de vencimentos de Fevereiro de 1931		854:835$224	
Pessoal da Estrada			

Reposições			
Dito a receber de empregados		14:203$700	
Contadoria Central Ferroviaria			
Dito de trafego mutuo dos seguintes mêses :			
de Novembro de 1930	100:913$500		
,, Dezembro idem	132:764$892		
,, Janeiro de 1931	71:504$900	305:183$292	
Repartição Geral dos Telegrafos			
Saldo do 2.º semestre de 1930	471$750		
Dito de Janeiro de 1931	86$500		
Dito de conservação de linha telegrafica	3:690$000	4:248 250	
Contas correntes			
Saldos devedores		1.540:127$427	
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro			
Saldo de reclamações a liquidar		453$800	
Estrada de Ferro Oêste de Minas			
Valor de 4 locomotivas "Pacific"		840:000$000	3.166:479$899
Tipografia			
Idem do material existente		64:311$354	
Moveis, veiculos e utensilios			
Idem, idem		386:327$195	450:638$549
Fiscalização Federal			
Saldo do 1.º Semestre de 1931		33:333$400	
Quota da Contadoria Central Ferroviaria			
Dito do 1.º trimestre de 1931		13:000$000	
Seguros			
Seguros a vencer em 27 de Janeiro de 1932		5:191$300	51:524$700
Armazem Regulador de Café, em Cruzeiro			
Dispendido pela Rêde		1.487:181$109	
Construção do Ramal de Lavras			
Idem, idem :			
trecho : T. Corações a Carmo da Cachoeira	206:640$243		
,, Carmo da Cachoeira a Lavras	6.361:607$891	6.568:248$134	
Construção do ramal de Campanha a São Gonçalo do Sapucaí			
Idem, idem		3.460:829$356	
Construção do ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá			
Idem, idem		2.618:715$670	
Estrada de Ferro Machadense			
Idem, idem		85:060$014	
Estrada de Ferro Trespontana			
Dispendido pela Rêde	2:399$180		
Cadastro da Linha			
Idem, idem		38:209$986	14.260:643$449
Fianças			
De empregados			889:000$000
Estado de Minas Gerais			
Saldo da C/ do contrato de 1910		508:290$374	
Idem da C/ da Revolução		323:178$429	
Idem da conta corrente		17.565:794$842	18.397:263$645
			99.606:868$672

Dito da arrecadação de impostos fluminenses dos seguintes mêses :			
Dezembro de 1929	1:000$000		
Janeiro de 1931	4:327$160		
Fevereiro idem	2:992$970	8:320$130	
Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais			
Dito idem, idem, mineiros, idem, idem :			
Outubro de 1930	23:462$790		
Novembro idem	212:465 412		
Dezembro idem	304:053$338		
Janeiro de 1931	218:669$264		
Fevereiro idem	152:249$739		
Dito da c/ a regular	9$000	910:909$543	
Caixa de Aposentadoria e Pensões da R. S. Mineira			
Saldo desta conta		330:917$415	
Governo Federal			
Dito da conta de arrendamento	65:858$385		
Dito idem do fundo de melhoramentos	2:597$634		
Dito idem de trilhos usados	20:273$425		
Dito idem de suprimento	190:000$000	278:729$444	
Estrada de Ferro Oêste de Minas			
Dito da c/ de transportes		111:942$600	
Estrada de Ferro Central do Brasil			
Dito de fretes		366$400	
Contadoria Central Ferroviaria			
Saldo de trafego mutuo do mês de Fevereiro			
Saldo de 1931	40:815$600		
Dito de reclamações a liquidar	101$250	40:916$850	
Repartição Geral dos Telegrafos			
Dito idem, idem de Fevereiro de 1931		190$350	
Pessoal por folhas			
Dito de vencimentos de Fevereiro de 1931		854:835$224	
Pessoal da Estrada			
Dito idem não reclamados de Janeiro de 1929 até Fevereiro de 1931		22:627$021	
Contas correntes			
Dito dos credores		3.946:962$583	
Reclamações			
Dito de reclamações a liquidar		46:727$925	
Credores de custeio			
Dito dos credores		19:680$025	
Tesouro Federal			
Dito da arrecadação de Fevereiro de 1931 :			
de imposto de transporte	39:862$700		
,, taxa de viação	20:336$200	60:198$900	
Divida externa do Brasil			
Saldo desta conta		928$400	6.882:017$360
Deposito para requisição de vagões			
Dito idem		6:854$900	
Deposito de cadernetas quilometricas			
Dito idem		10:579$600	
Estações			
Dito de guias a arrecadar	505$500		
Dito da c/ a regular	1:233$400	1:738$900	
Restituições			
Dito de restituições a liquidar		225:108$777	244:282$177
Afiançados			
De finanças			889:000$000
			99.606:868$672

Cruzeiro, 28 de Fevereiro de 1931.

a) H. MONTEIRO, Chefe da Contabilidade.

XXXIV

RIQUEZAS DA ZONA SERVIDA PELA "SUL DE MINAS"

XXXIV

Riquezas da Zona servida pela "Sul de Minas"

O tesouro das diversas zonas da Estrada reside na uberdade do seu solo, na riqueza de suas pastagens, na produção de café, fumo e cereais, na industria de laticinios, açucar, banha, tecidos, calçados, chapéos, massas alimenticias, balas, bebidas, moveis, etc., e principalmente na exploração e exportação das aguas minerais de Caxambú, S. Lourenço, Lambarí e Cambuquira.

A industria de laticinios é formidavel, principalmente em S. Lourenço, Itanhandú, Caxambú, Fama, Conceição do Rio Verde e Baependí, havendo fabricas de manteiga em quasi todas as estações da Estrada.

A cerâmica vem-se desenvolvendo, notadamente em Itanhandú, S. Lourenço, Maria da Fé, Carneiro de Rezende, Gaspar Lopes e em outros logares.

Ha tambem, na zona, grande cultivo e consideravel exportação de frutas em geral, sendo Delfim Moreira e Itajubá os principais centros exportadores.

A maior renda da Sul, entretanto, provém da exportação do café.

Uma das mais importantes riquezas do Sul de Minas são as suas aguas minerais. As quatro principais estancias (S. Lourenço, Caxambú, Lambarí e Cambuquira) são visitadas duas vezes por ano (estações de Março e de Setembro) por milhares de forasteiros de todo o país.

Além disso, as suas aguas são exportadas em grande escala e consumidas, fartamente, no Brasil inteiro.

CENTROS IMPORTANTES

A Sul de Minas atravessa centros importantes e cidades belissimas, dotadas de serviços publicos de real valôr, de obras suntuarias e de industria e comercio muito adiantados.

Para não fazermos o historico e a exposição do valôr atual de todos os centros importantes, o que, aliás, fugiria ao programa deste trabalho, salientaremos, de passagem, o desenvolvimento de alguns deles. Isso apenas para ressaltar a influencia benéfica que na vida dos municipios vem imprimindo a Estrada de Ferro Sul de Minas.

CRUZEIRO — é uma das mais prosperas cidades do chamado Norte de São Paulo e a mais futurosa de todas elas. Séde de Comarca, desde 19 de Maio de 1934.

Está situada numa planicie encantadora, circundada inteiramente por serras de incomparavel beleza.

O seu comercio tem um grande desenvolvimento, o mesmo acontecendo com a industria e agricultura.

O municipio tem cerca de 25.000 habitantes e 2.375 predios ; no perimetro urbano ha 11.875 habitantes e 1.895 predios. As ruas da cidade, largas e retas, apresentam um traçado que chama a atenção de quantos a visitam, pela sua perfeita estética.

Tem 11 fabricas de banha, 3 usinas de laticinios, 1 cerâmica, 1 frigorifico, 3 cinemas, fabricas de ladrilhos, sabão, moveis, massas alimenticias, farinha de milho, bebidas, bombons, malas, camas e colchões, olarias, panificações, 405 negociantes, além de diversas oficinas e instalações de pequenas industrias locais.

O estadio do Cruzeiro Futebol Clube, magnifico, é o melhor de toda a zona.

O aparelho bancario é composto de agencias do Banco Comercial do Estado de São Paulo e Banco Hipotecario e Agricola do Estado de Minas Gerais e Banca Francesa e Italiana.

A instrução é bem atendida, com os seguintes estabelecimentos de ensino, além de muitas escolas isoladas : "Ginasio e Escola Normal", "Instituto Cruzeiro", "Colegio D. Nery", 1.º e 2.º "Grupos Escolares", "Escola Melo Viana" e "Externato São Paulo".

A arrecadação anual do municipio sóbe a Rs. 500:000$000.

A cidade tem bons edificios, salientando-se os dos escritorios da Estrada de Ferro Sul de Minas, Forum, o Cine-Teatro Capitolio, que é um primôr, o Frigorifico Bianco e muitas casas de residencia particular.

E' servida pelas E. F. Central do Brasil e Sul de Minas e por varias rêdes rodoviarias.

O motivo maior do progresso da cidade, que ainda não têm meio seculo de existencia, é, sem duvida, o fato de ser a séde da Administração da E. F. Sul de Minas.

Essa Estrada tem em Cruzeiro cerca de 1.000 empregados, entre pessoal dos escritorios, oficinas, deposito e estação.

Em Cruzeiro estão localizadas as seguintes companhias de inflamaveis : Standard Oil Company Of Brasil, Atlantic Refining C.° of Brasil, The Caloric Company e Anglo Mexican Petroleum Company Ltd.. Os depositos dessas Companhias têm capacidade para 1.072.000 litros de gazolina e querozene.

ITAJUBA' — Itajubá, cidade antiga e séde de comarca, é um dos mais importantes centros do Sul do Estado.

A população do municipio, que é um dos mais antigos da zona, subia, em 31 de Dezembro de 1931, a 60.156 habitantes.

Goza de excelente clima.

E' grande o desenvolvimento de gado bovino e suino.

A industria é ali magnificamente representada por fabricas de tecidos, calçados, meias, telhas, ladrilhos, massas alimenticias, balas, bebidas, chapéos, moveis, etc.

A instrução é primorosa, sendo seus principais representantes, além das escolas primarias e Grupos Escolares, o Instituto Eletro-Técnico e Mecanico, Ginasio de Itajubá, Colegio Sagrado Coração de Jesus, Escola de Horticultura, Escola de Comercio, e outros estabelecimentos de educação.

Ruas calçadas e edificios de grande importancia, como o Banco de Itajubá, Santa Casa, o Club Itajubense, Cine-Teatro Apolo, Grande Hotel, etc. — e muitos outros comerciais e de residencias particulares.

Tem um mercado magnifico e dois ótimos jardins publicos.

E' séde do 4.° Batalhão de Engenharia. A arrecadação anual do municipio é de cerca de 400 contos.

Acha-se em construção nessa cidade uma das três unicas fabricas de canos e sabres da America do Sul.

POUSO ALEGRE Cidade e séde de Comarca e de Bispado, situada no vale do Sapucaí Grande e na chamada Linha Sapucaí da Sul de Minas. Compreende tambem os distritos de Congonhal, Estiva, Santana do Sapucaí e Borda da Mata.

A população do municipio, em 31 de Dezembro de 1931, era de 66.871 habitantes.

Os principais produtos são : café, cana, batata, fumo e cereais. E' importante a criação de gado vacum e suino.

E' um centro bastante prospero e dotado de todo o conforto, contando a cidade cerca de 15.000 habitantes. O seu clima é excelente. Tem edificios importantes, como o Teatro Municipal, um dos melhores do Sul do Estado, o Grande Hotel Pouso Alegre, o Palacio Episcopal, Catedral, Prefeitura, Instituto Santa Dorotéa e muitos outros.

Possúe 10 farmacias, 9 medicos, asilos e hospitais.

Os seus principais estabelecimentos de ensino são: Grupo Escolar, Ginasio, Escola Normal, Escola de Farmacia e Escola de Veterinaria.

Ha ali o "Banco de Pouso Alegre" e agencias do "Banco Santarritense" e do "Banco Hipotecario e Agricola do Estado de Minas Gerais".

Comercio e industria desenvolvidos. E' séde do 8.° Regimento de Artilharia Montada.

Cidade antiga, fundada no seculo XVIII, tendo sido feita vila em 1831 e elevada a cidade em 1848.

A arrecadação anual desse municipio é de cerca de Rs. 400:000$000.

A sua topografia é invejavel,

VARGINHA — Cidade e séde de comarca, situada na Linha Tronco da "Sul de Minas", dotada de obras magnificas e sendo um centro comercial estupendo. Tem edifici de bela arquitetura, como templos, teatros e residencias particulares, contando três jardins publicos.

Com perto de 2.000 predios, conta a cidade, que é quasi toda pavimentada, com cerca de 12.000 habitantes.

Ha ali o "Hospital Regional", que, por contrato com a Sul de Minas, dá assistencia aos ferroviarios ; a Casa de Saúde "Dr. Vicente Modena" ; 8 farmacias e 12 medicos.

Existem na cidade, além de escolas publicas, de curso preliminar, 2 Grupos Escolares, Ginasio Municipal, Escola Normal "Santos Anjos" e Colegio Evangelico Americano.

Tem agencias do Banco do Brasil, do Hipotecario e Agricola de Minas Gerais, Banco Comercial de Varginha e Banco do Sul de Minas.

As principais industrias são de laticinios, bebidas, madeiras, gelo, massas alimenticias.

O café é o produto mais importante do municipio, que exporta 100.000 sacas por ano. Exporta tambem gado.

E' servido por uma bôa rêde rodoviaria.

A arrecadação anual do municipio sóbe a Rs. 500:000$000.

O municipio tinha, em 31 de Dezembro de 1931, 29.843 habitantes.

TRES CORAÇÕES — Cidade e séde de comarca. Até cinco anos atrás, Três Corações tinha uma das maiores feiras de gado do Brasil, não estando ainda nessas condições, porque o Governo de Minas retirou o privilegio que déra a essa feira. Hoje, infelizmente, esse movimento diminuiu muito.

A cidade tem serviços publicos de valôr, como sejam o calçamento, bons meios de comunicação, iluminação eletrica, abastecimento de agua, rêde de esgotos e jardim.

Tem cerca de 1.200 predios e 6.000 habitantes. Conta com 3 farmacias e 7 medicos.

Tem um Grupo Escolar e um Ginasio ; agencia do Banco do Brasil.

A população do municipio, em 31 de Dezembro de 1931, era de 16.294 habitantes. A principal industria é a pastoril.

A arrecadação anual do municipio é de cerca de Rs. 250:000$000.

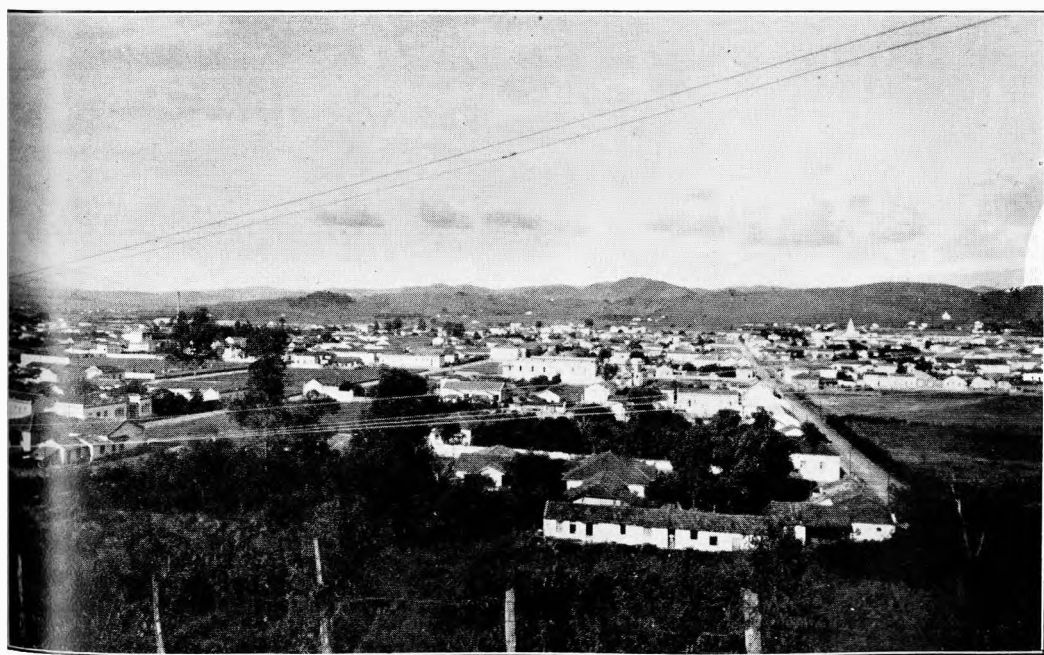
E' a séde do 4.° Regimento de Cavalaria.

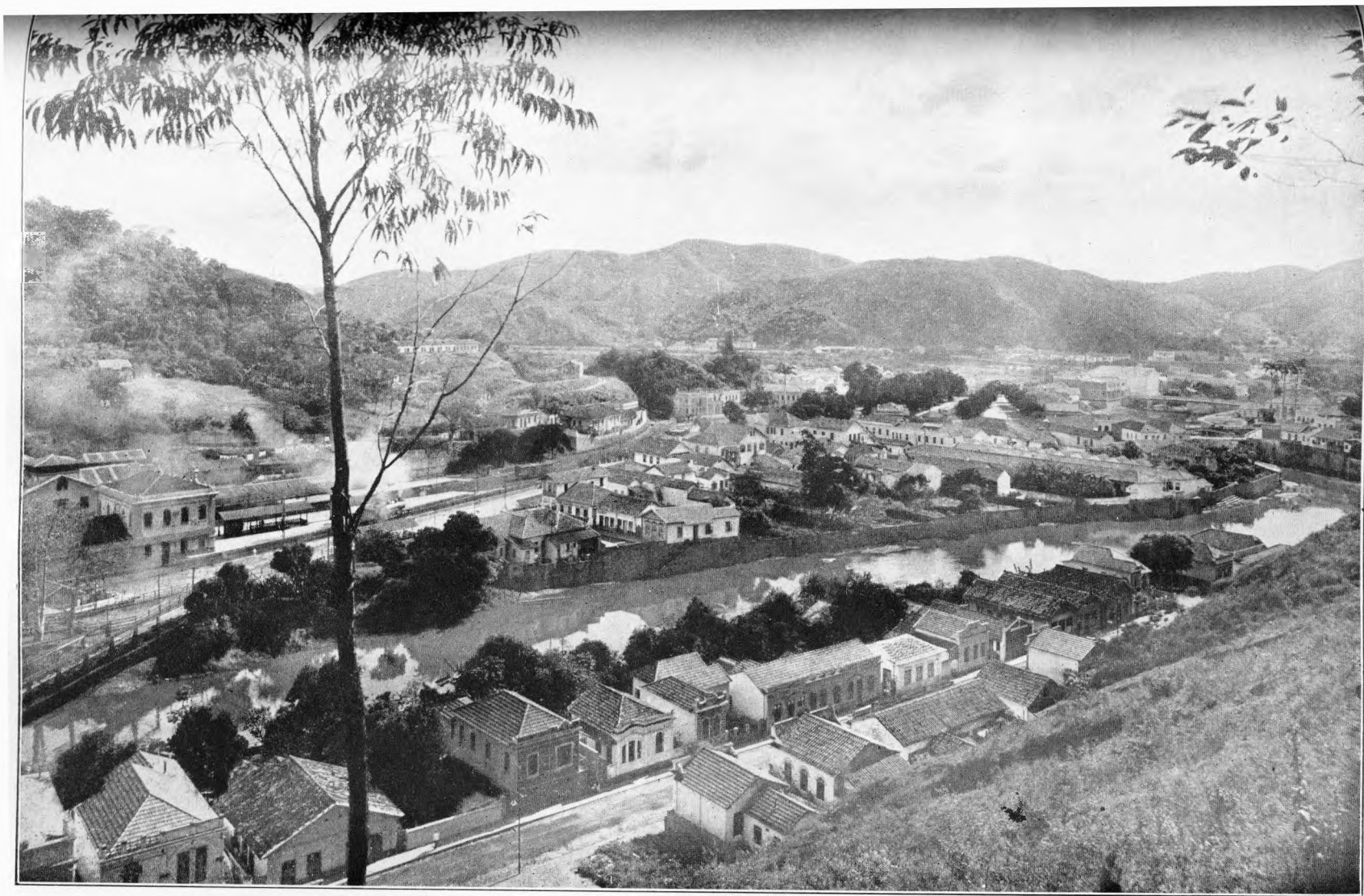
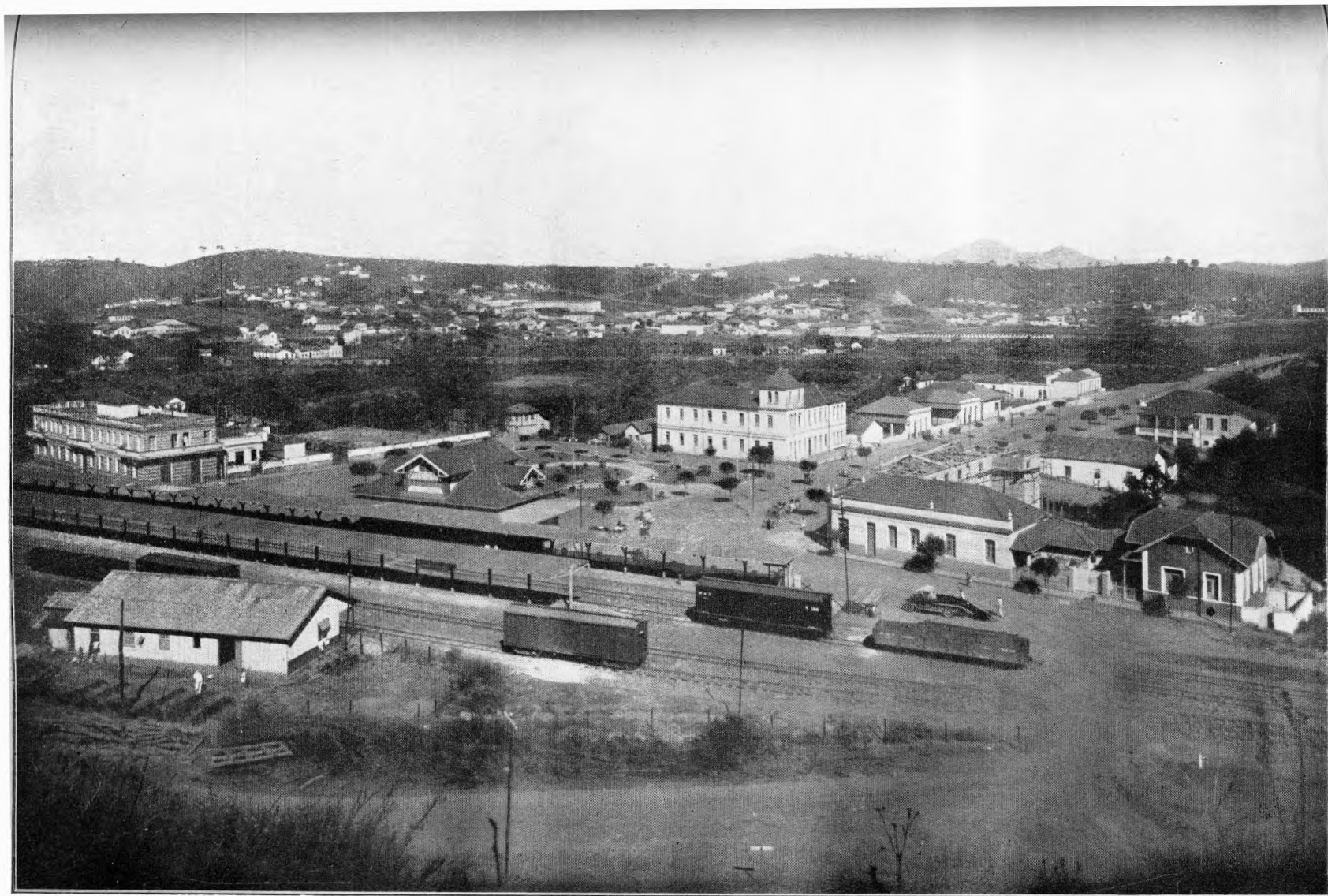
Além desses centros, ha ainda as estações hidrominerais muito procuradas de São Lourenço, Caxambú, Lambarí e Cambuquira e cidades bastante florescentes como Ouro Fino, Jacutinga, Santa Rita do Sapucaí, Cristina, Campanha, Lavras, Pouso Alto, Brazopolis, Paraisopolis, S. Gonçalo, Passa Quatro, Itanhandú, Alfenas, Baependí, Conceição do Rio Verde, Machado, Areado, Paraguassú, Três Pontas, Campos Gerais, Elói Mendes, S. Isabel do Rio Preto e Bom Jardim.

Não nos esquecemos de *Barra do Piraí*, que é uma das primeiras cidades do Estado do Rio, pelo seu progresso na industria e no comercio e pelas condições de conforto e de beleza que apresenta.

Trecho da Avenida Major Novais, na cidade de Cruzeiro.

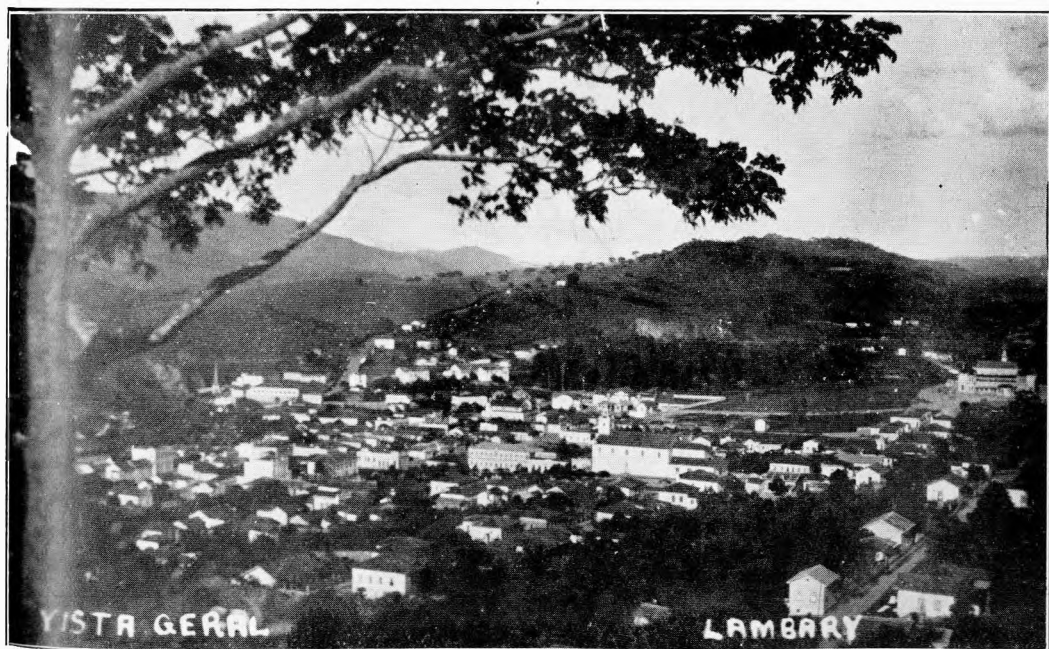
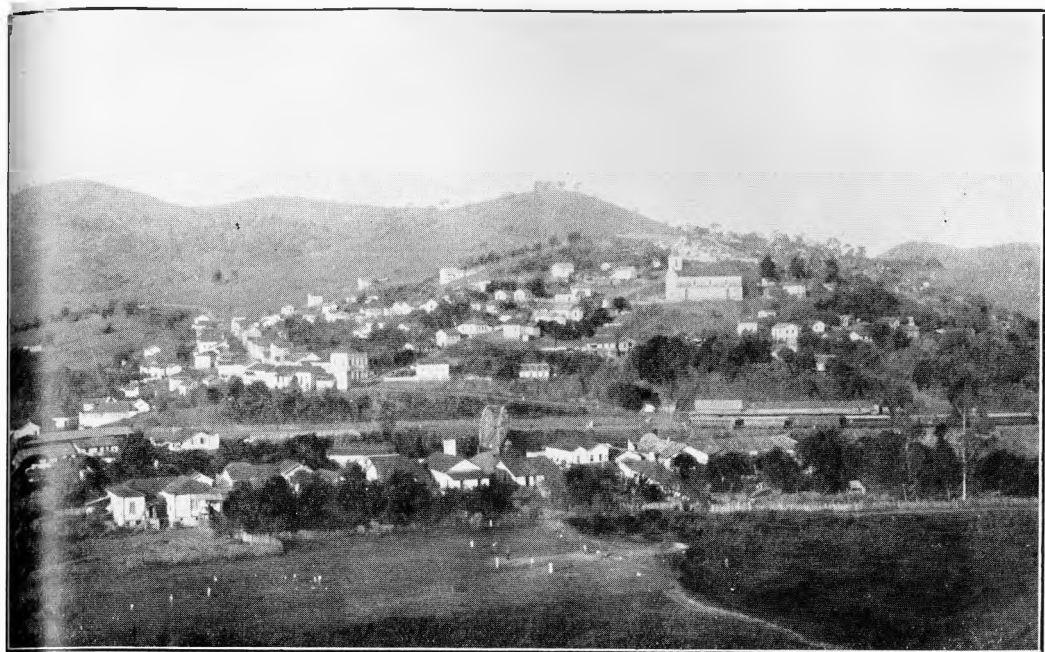
(Cruzeiro) Trecho da Rua Dr. Jorge Tibiriça.

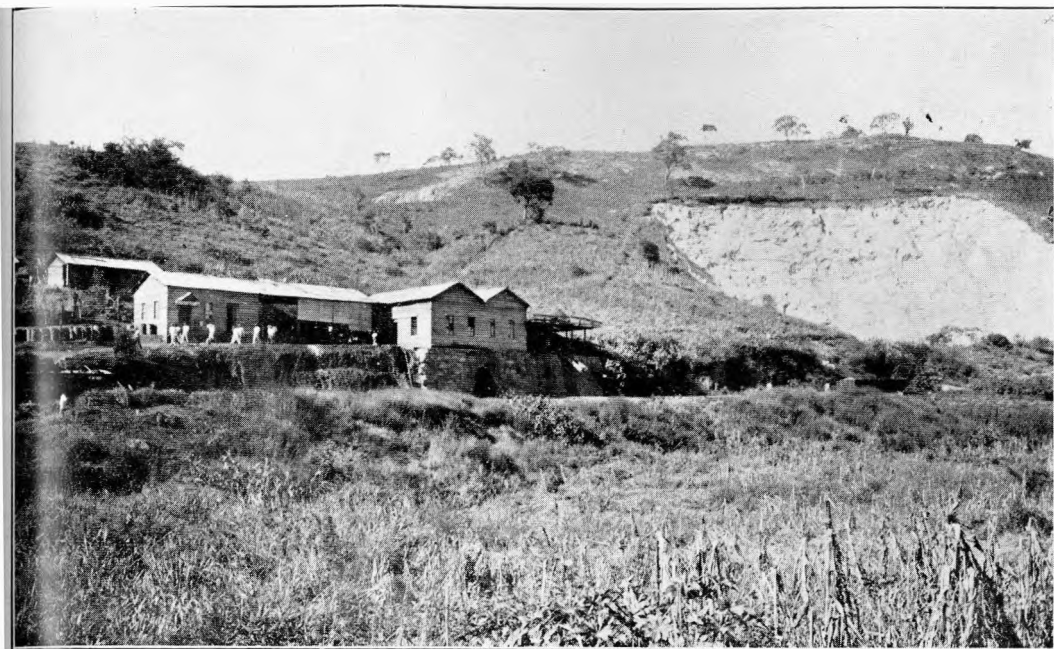
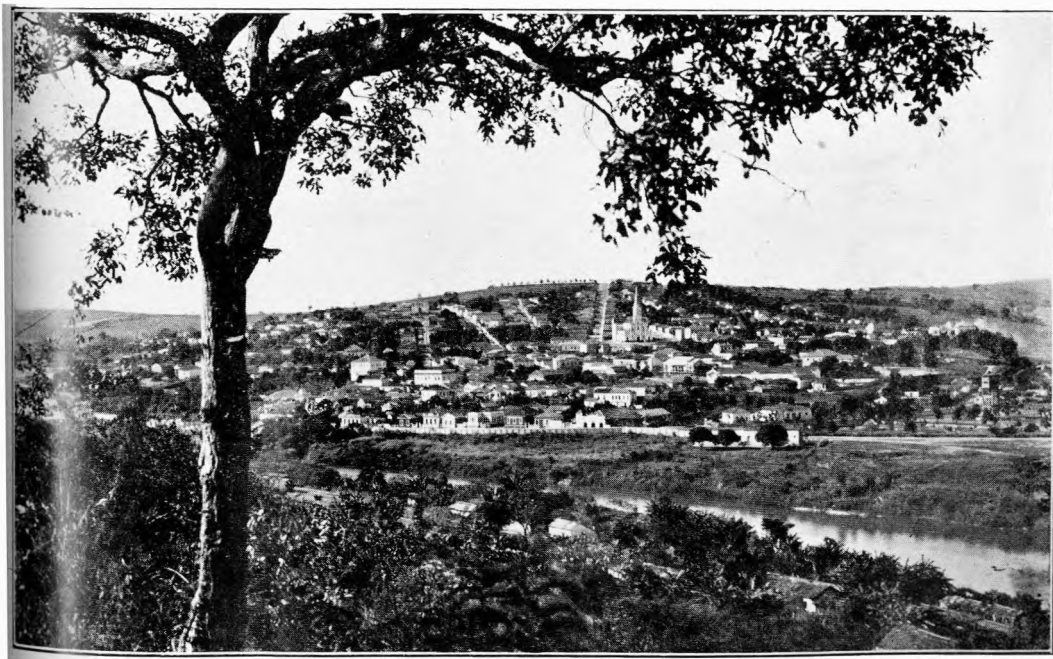
(Cruzeiro) Trecho da Rua Engenheiro Penido.

Vista parcial da cidade de Cruzeiro.

Vista parcial de Caxambú, vendo-se no primeiro plano o maravilhoso
Parque da Emprêsa de Águas.

Vista parcial da cidade fluminense de Barra do Piraí, servida pela E. de F. Sul de Minas, vendo-se, á esquerda, a ponte da Estrada sobre o rio Piraí.

Panorama da estancia hidro-mineral de São Lourenço.

Vista parcial da cidade de Itajubá.

Panorama da cidade de Varginha.

Vista parcial da cidade de Cambuquira.

Vista geral da cidade de Lambarí.

Vista de Soledade, entroncamento principal da Estrada e ponto inicial das Linhas da Barra e Sapucaí.

Vista parcial da cidade de Pouso Alegre.

A Pedreira do Km. 1 da Linha Sapucaí, proxima a Soledade.

Panorama da cidade de Três Corações.

Avenida Governador Portela, em Barra do Piraí, vendo-se ao centro a linha da Estrada de Ferro Sul de Minas.

O 5.º Deposito da 3.ª Divisao, em Barra do Piraí.

XXXV

A ORGANISAÇÃO ADMINISTRATIVA DA "SUL DE MINAS"

XXXV

A Organização Administrativa da "Sul de Minas"

A Estrada de Ferro Sul de Minas, parte integrante da Rêde Mineira de Viação, é constituida pelas linhas e ramais discriminados na clausula primeira do Termo de Modificação do Contrato de 1922, lavrado em 1929, e ainda pelos ramais do Estado de Minas.

Seus serviços, sob a administração geral de um Diretor, estão distribuidos por 4 Divisões :

	Divisão	Serviços
Diretor	1.ª DIVISÃO (Administração)	ESCRITORIO CENTRAL, compreendendo : Secretaria, Secção de Contas, Secção do Pessoal, Contadoria, Almoxarifado, Tesouraria e Pagadoria.
	2.ª DIVISÃO (Trafego)	Secção de expediente Movimento Telegrafo Estações
	3.ª DIVISÃO (Locomoção)	Secção de expediente Tração Secção Técnica Oficinas Depositos
	4.ª DIVISÃO (Linha)	Secção de expediente Secção Técnica Residencias

SECRETARIA — Compete á Secretaria atender a todo o serviço de expediente da Diretoria.

SECÇÃO DE CONTAS. — A Contabilidade da Sul de Minas foi extinta, como o foi a do Oeste, por ocasião da creação da Rêde Mineira de Viação. Entretanto, não podendo o Diretor da Estrada prescindir de informações sobre o andamento do exercicio técnico e economico da ferrovia sob sua administração, foi para esse fim organizada a Secção de Contas, que trabalha sob a direção do Escritorio Central.

A esta Secção estão afétos os seguintes serviços :

a) escrituração contabil, em forma analitica, de todos os fatos administrativos da Estrada ;

b) organização do Relatorio mensal da Estrada apresentado pela Diretoria ao Snr. Superintendente ;

c) fiscalização e escrituração de todas as rendas e despêsas da Estrada ;

d) escrituração e contrôle do estoque de materiais ;

e) contrôle financeiro, além de outros serviços que estavam afétos á antiga repartição da Contabilidade.

SECÇÃO DO PESSOAL — A' Secção do Pessoal incumbe confeccionar os pontos, as folhas de pagamento e a fé de oficio e tempo de serviço de todo o pessoal da Estrada.

CONTADORIA — A Contadoria da "Sul de Minas" é dividida em 4 Secções e tem, atualmente, 81 funcionarios.

Os seus serviços vêm passando, desde 1926, por diversas reformas.

A ela está afeto todo o serviço de fiscalização da renda do trafego, inclusive a arrecadação e calculos do imposto de Minas, de transportes, taxa de viação federal e a apuração da renda da estrada e consequente organização das contas mensais, devidamente separadas por trafego, verbas, etc., além da parte relativa á estatistica, onde são mencionados os menores detalhes do serviço da receita, discriminação das mercadorias e respectivas quilometragens.

Está prevista em sua organização, para atender á Diretoria, a apuração muito aproximada e diaria da renda da estrada, quer a bruta, quer a liquida.

Revisa, tambem diariamente, todos os calculos de despachos efetuados em seu trafego local e para os de trafego direto com a Companhia Mogiana, além dos procedentes e dos destinados ás estradas de ferro Machadense, Trespontana, S. Gonçalo do Sapucaí e Linha Fluvial, todas elas administradas pela Estrada de Ferro Sul de Minas.

Para chegar a tal resultado, os serviços afetos ás estações sofreram as necessarias modificações, sendo adotado o sistema dos livros caixas e abolidas as relações diarias, a exemplo das Estradas paulistas.

Posteriormente, porém, afim de atender á unificação dos metodos de serviço seguidos pelas Contadorias da Sul de Minas e Oeste de Minas, teve a Contadoria desta Estrada que remontar ao sistema de escrituração e conferencia de rendas usado anteriormente, isto é, foram abolidos os livros caixas e de registros existentes nas estações e adotadas novamente as relações diarias, a partir de 1-10-1933.

Com a formação da Rêde Mineira de Viação, tornou-se necessario o fornecimento ao Departamento Financeiro de elementos para o seu serviço, os quais, devido ao sistema adotado na Estrada de Ferro Sul de Minas, não lhe foi dificil fornecer, quer os aproximados até 15 do mês subsequente, quer os definitivos do movimento da renda da estrada.

E' tambem de sua alçada confeccionar a estatistica do questionario e do relatorio da Inspetoria Federal das Estradas, referentes ao semestre e ao ano.

Além desses serviços, muitos outros são feitos na Contadoria, a pedido da Administração da Estrada e da Inspetoria Federal das Estradas.

Todos os serviços relativos a bilhetes, inclusive impressão e fornecimento ás estações, estão tambem a cargo da Contadoria.

Como o Assistente da Diretoria, Chefe da Locomoção e Chefe da Linha, a Contadoria apresenta á Diretoria o relatorio anual.

TESOURARIA, PAGADORIA E ALMOXARIFADO — Os serviços da Tesouraria, Pagadoria e Almoxarifado são executados conforme as instruções emanadas do 1.° e 3.° Departamentos da Superintendencia, transmitidas a essas Repartições por intermedio do Diretor da Estrada, a quem são subordinadas na parte relativa á disciplina.

TRAFEGO — Os serviços do Trafego compreendem : as estações ; a composição, lotação e circulação dos trens; a construção e conservação das linhas e aparelhos telegraficos, telefonicos e cronograficos ; o calculo dos horarios ; reclamações do publico; estudo e calculo das tarifas ; fiscalização externa da arrecadação das rendas ; estudos comerciais e economicos relativos á zona da Estrada : trabalhos gerais de estatistica ; anúncios e assuntos técnicos referentes ao Trafego. Estão subordinados ao Trafego os serviços do Trafego propriamente dito, a Inspetoria do Movimento e o Telegrafo.

A Secção Comercial, de tarifas e estatistica, cujos trabalhos já foram iniciados, ficará tambem dependendo do Trafego.

LOCOMOÇÃO E LINHA — Compete aos Chefes dessas Divisões organizar, dirigir e fiscalizar os trabalhos de cada uma e manter a ordem, a disciplina e a regularidade nos serviços.

Como secções da Locomoção acham-se a Tração, uma Secção Técnica, as Oficinas de Cruzeiro e os Depositos, que são em numero de cinco ; e como secções da Linha, estão a Secção Técnica e as Residencias.

Em cada uma das Divisões ha um escritorio encarregado de atender a todo serviço de expediente do Chefe.

XXXVI

AS ADMINISTRAÇÕES DA ESTRADA

XXXVI

Administrações da Estrada

Os Chefes supremos das diversas administrações da Estrada, a partir de 1910, data em que a Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí formaram a Rêde Sul Mineira, têm sido os seguintes, até a presente data :

Nome	Cargo	Período
Dr. Joaquim Matoso Duque Estrada Camara	Presidente	(1910 – 1915)
Dr. Manoel Tomaz de Carvalho Brito	"	(1915 – 1916)
Dr. Juscelino Barbosa	"	(1916 – 1917)
Sr. Armenio Gonçalves Fontes	"	(1917 – 1918)
Dr. Alberto Alvares	Diretor Geral	(1918 – 1922)
Dr. Ismael Coelho de Souza	Diretor	(1922 – 1924)
Dr. Abraão de Oliveira Leite	"	(1925 – 1926)
Dr. Lourenço Baêta Neves	Diretor em comissão	(de Novembro de 1926 (a Janeiro de 1927)
Dr. Antonio Nogueira Penido	Diretor	(1927 – 1930)
Dr. Alcides Lins	"	(1930 – 1932)
Dr. Benjamin Magalhães de Oliveira	"	(1932 – 1933)
Dr. Melitão José de Castro Souza	"	(1933 – 1934)

XXXVII

A "RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO"

RMY
MAPPA DAS LINHAS
1
1:1000.000
Visto
1-XII-31
Chefe da Linha
Convenções
E. F. Sul de Minas
Em trafego
Navegação fluvial
E. F. Oeste de Minas
Bitola de 1 metro
Bitola de 0,76
Navegação fluvial
E. F. Paracatú
Em trafego
Linhas em construcção
" " estudar
Organizado na Secção Technica da E. F. Sul de Minas, com elementos tirados do mappa das linhas da Oeste e do schema das linhas da Sul de Minas
Cruzeiro, Novembro de 1931
Cópia:
Welber Santos
19/07/2004
CATALÃO
OUVIDOR
PATOS
PATROCINIO 792.038
SALITRE 757.767
GUABIROBA 707.678
IBIÁ 674.360
UBERABA 949.200
MOGYANA
CAMPOS ALTOS 602.203
BAMBUHY 543.444
FRANKLIN SAMPAIO
GARÇAS 434.810
MORADA NOVA
BARRA DO PARAOPEBA k.601.800
ABAETÉ
POMPEU k.544.753
ABBADIA 508.800
MELLO VIANNA
INDAYÁ
BOM DESPACHO
PITANGUY
MARTINHO CAMPOS
PARÁ DE MINAS
BELLO HORIZONTE 792.672
CONTAGEM
DIVINOPOLIS
FORMIGA
OLIVEIRA 270.923
LAVRAS 264.829
S. JOÃO D'EL REY
BARBACENA
SITIO k.0
TRES PONTAS
ALFENAS
MACHADO
VARGINHA
TRES CORAÇÕES
CAMPANHA
FREITAS
SOLEDADE k.89.394
ITAJUBÁ
DELPHIM MOREIRA
PARAISOPOLIS
CRUZEIRO k.0
E.F.C.B.
BARRA MANSA k.0
ANGRA DOS REIS
PASSA TRES 325.539

XXXVII

A Rêde Mineira de Viação

O imortal Presidente de Minas, Dr. Raul Soares de Moura, em sua mensagem de 1923, preconizou o plano de dotar o Sul de Minas de "um serviço de transportes á altura de suas necessidades".

Agora, a constituição da Rêde Mineira de Viação veio completar esse plano, estendendo-o á maior parte do Estado.

Em 1928, o Dr. Alcides Lins, interpretando e desenvolvendo o sonho esposado por Lauro Müller, em 1906, estudou a questão do arrendamento da Oeste e, terminando, teve as seguintes palavras : "O Estado, com enormes economias e incontestaveis facilidades técnicas, poderá reunir em uma unica as três administrações ferroviarias atualmente distintas, da Oeste, da Sul Mineira e da Paracatú".

E' patente a vantagem da unificação sob uma unica administração, de duas ou mais estradas que se comuniquem e tenham, por necessidade, as mais estreitas relações entre si.

Uma das mais importantes rêdes mundiais está na Alemanha. E o resultado magnifico do seu trafego, o seu funcionamento, emfim, proveio certamente da fusão de todas as estradas do país sob uma unica direção geral. A Alemanha industrializou os transportes de suas ferrovias.

Em 1918 todas elas foram reorganizadas sob a direção federal e em 1924 passaram á administração privada, constituindo a atual "Deutsch Reichsbahn Gesellschaft".

As estradas de ferro da Suissa são, ha muito tempo, dirigidas pelo Estado, constituindo os "Chemins de Fer Federaux".

A Belgica, seguindo o exemplo da Alemanha, passou a administração de suas estradas á Sociedade Nacional das Estradas Belgas.

A Inglaterra concentrou pequenas linhas em rêdes de maior vulto.

A formação da Rêde Mineira de Viação, que traz grandes vantagens com a unificação das tarifas, fusão das administrações e exploração em comum de todo o material rodante, não preencheria o seu elevado escopo, se não constasse do seu programa gigantesco a aquisição de um porto de mar, para escoar diretamente os seus produtos, ao invés de entregá-los á Central do Brasil.

O PORTO DE ANGRA DOS REIS — Em principios de 1927, o governo do Estado do Rio de Janeiro deu começo á construção das obras do Porto de Angra dos Reis ; e, para que entrasse imediatamente em funcionamento, a sua exploração comercial foi entregue á Companhia Brasileira de Portos, constituida de capitais francêses. A' Cia. arrendataria, porém, sobrevieram serias dificuldades financeiras, resultando daí a completa paralização de todas as obras, em principios de 1931.

Ao organizar a Rêde Mineira de Viação, o Estado de Minas manifestou especial interesse em concluir essas obras, com o fito de encaminhar para Angra uma grande parte da produção do seu vasto territorio. Foi assim que, tendo, na ocasião, de arrostar os embaraços que lhe eram creados pela politica paulista, opondo-lhe dificuldades e exigencias no Porto de Santos, e querendo, por outro lado, fazer o intercambio direto dos seus produtos com os outros Estados e com o exterior, o Estado de Minas pleiteou o arrendamento do referido Porto. Para esse fim, ofereceu as maiores vantagens ao Estado do Rio, comprometendo-se a concluir as obras, aparelhar o porto e inaugurá-lo imediatamente.

Entretanto, esta pretensão foi repelida e até hoje não se fez o arrendamento.

Está relegado ao abandono um serviço que custára alguns milhares de contos ao governo fluminense.

E' geral e justo o anseio das populações fluminenses e mineiras para que sejam concluidas as obras. A Minas não interessa que este ou aquele governo tome a si a empreitada de terminar o serviço, uma vez que as linhas da Rêde Mineira de Viação já chegam até Angra. O que lhe interessa é que o porto esteja bem aparelhado e que entre em franco funcionamento, o mais breve possivel.

Por emquanto, a Rêde Mineira é um sistema formado por duas estradas tributarias da Central.

Será, porém, um grande e verdadeiro sistema de viação ferrea, quando, tendo um porto de mar, se tornar uma estrada completamente independente e com uma vida financeira autonoma.

As naturais dificuldades de inicio que caracterizam a todas as obras e ideais em formação, ainda estão nublando em parte os horizontes que já começam a prenunciar os clarões de uma gloriosa alvorada.

Mas, vencida essa incerteza propria dos primeiros alvôres, a Rêde Mineira tem, fatalmente, de ser, em autonomia, segurança, capacidade e realização, a primeira estrada de ferro do Brasil.

No dia 24 de Janeiro de 1931, foi, pelo Governo Federal, lavrado o contrato com o Governo de Minas Gerais, para o arrendamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas. Por esse contrato, ficou resolvido que a Oéste seria, como está sendo, explorada técnica e financeiramente em comum com a Estrada de Ferro Paracatú e a Rêde de Viação Sul Mineira, sob a denominação de Rêde Mineira de Viação.

São estes os termos do contrato, que foi publicado no Diario Oficial n.º 22, de 27 de Janeiro de 1931 :

> "Aos vinte e quatro dias do mez de janeiro do anno de mil novecentos e trinta e um, presentes nesta Secretaria de Estado, os Senhores doutores José Americo de Almeida e José Maria Whitaker, respectivamente ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas e ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, por parte do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, e Cincinato Gomes de Noronha Guarany, secretario da Agricultura, Industria, Terras, Viação e Obras Publicas do Governo do Estado de Minas Geraes, na qualidade de representante legalmente constituido, declararam os mesmos senhores ministros que, de conformidade com o art.º unico do decreto numero dezenove mil seiscentos e dois, de dezenove de janeiro do corrente anno de mil novecentos e trinta um, baseado nas attribuições conferidas no art.º primeiro, do decreto numero dezenove mil trezentos e noventa e oito, de onze de novembro de mil novecentos e trinta, ficava contractado com o Governo do Estado de Minas Geraes o arrendamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas, mediante as seguintes clausulas, tambem approvadas pelo supra referido decreto numero dezenove mil seiscentos e dois, de dezenove de janeiro do corrente anno :
>
> PRIMEIRA — O objecto do presente contracto é o arrendamento da rêde de viação ferrea da Estrada de Ferro Oeste de Minas, constituida pelas linhas em trafego de propriedade da União, com todas as suas dependencias, moveis, utensilios e materiaes em "stock", excluindo-se o ramal de Saudade a Bananal que fica devolvido á Estrada de Ferro Central do Brasil.
>
> SEGUNDA — Ficam fazendo parte integrante deste contracto todas as clausulas de modificações do contracto de arrendamento da Rêde Sul Mineira que baixaram com o decreto numero dezoito mil seiscentos e noventa e nove, de doze de abril de mil novecentos e vinte nove, com excepção da primeira clausula que só tem applicação naquella estrada e as clausulas de contracto que baixaram com o decreto numero quinze mil quatrocentos e seis, de vinte de março de mil novecentos e vinte dois, para o arrendamento da mesma Estrada, com excepção das duas primeiras.
>
> TERCEIRA — O prazo do arrendamento será de trinta anos, a contar da data da assignatura do presente contracto.
>
> QUARTA — Nas mesmas condições deste contracto poderá ser annexada á estrada ora arrendada a Estrada de Ferro de Goyaz, logo que seja feita a ligação de Patrocinio a Ouvidor, de accordo com os termos da clausula sexta.

QUINTA — O Estado de Minas Geraes poderá reunir e explorar technica e financeiramente, em commun, a Estrada de Ferro Oéste de Minas, a Estrada de Ferro Paracatú, e a Rêde Sul Mineira, sob a denominação de Rêde Mineira de Viação.

SEXTA — O Estado de Minas Geraes poderá, de accordo com os termos deste contracto, mandar concluir a ligação da Estrada de Ferro Oéste de Minas com a Estrada de Ferro de Goyaz entre Patrocinio e Ouvidor.

SETIMA — O Estado de Minas Geraes poderá mandar electrificar o trecho de Angra dos Reis a Barra Mansa, bem como outros trechos de trafego oneroso, de accordo com a clausula 8.ª, ou lançando mãos das economias com despesas de custeio obtidas com a substituição da tração a vapor pela electrica, podendo neste caso realizar os contractos e operações de creditos necessarios.

OITAVA — O Estado de Minas Geraes poderá incorporar á Estrada de Ferro Oéste de Minas a Estrada de Ferro Paracatú, recebendo do Governo Federal em obrigações ferroviarias o valor que fôr verificado na revisão que se fará em seu patrimonio e que será destinado ao fim a que se referem as clausulas sexta e setima deste contracto.

NONA — A taxa de dez por cento (10%) para o fundo de melhoramentos, prevista no decreto numero dezeseis mil oitocentos e quarenta e dois, de vinte e quatro de março de mil novecentos e vinte cinco, é incorporada, directamente, para todos os effeitos, á renda da estrada destinada ao fundo de melhoramentos, ficando nesta parte alterado o referido decreto.

DECIMA — O Estado de Minas suspenderá ou subarrenderá os serviços de bonds, de Lavras e Bom Successo, bem como a navegação do Rio Grande, entre Ribeirão Vermelho e Capetinga.

DECIMA PRIMEIRA — O Estado de Minas Geraes poderá construir em Angra dos Reis, na Ribeira, ou no local que julgar mais conveniente, ponte de desembarque para os materiaes que importar, isentos de direitos aduaneiros, destinados á construcção e melhoramentos das estradas arrendadas, de accordo com este contracto, destinados ás estradas federaes a elle arrendadas e á Estrada de Ferro Paracatú, ou poderá entender-se com a administração do porto de Angra dos Reis, para a reserva da área livre necessaria para esses serviços e desembarque.

DECIMA SEGUNDA — O Estado de Minas Geraes poderá mandar, desde logo, construir as estações de entroncamentos da estrada, ora arrendada, com a Rêde Sul Mineira, em Carvão, e com a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, em Triangulo, Uberaba, bem como mandar fazer a mudança da entrada das suas linhas em Bello Horizonte, que devem passar a correr no leito ao lado da Estrada de Ferro Central do Brasil.

DECIMA TERCEIRA — Os funccionarios publicos actualmente existentes na Estrada de Ferro Oéste de Minas, contribuintes do montepio federal, serão considerados á disposição do Governo do Estado de Minas Geraes, sem nenhum vencimento pelos cofres da União, continuando, porém, a contar tempo de serviço federal.

DECIMA QUARTA — O Governo Federal abrirá um credito necessario para liquidar todos os debitos da Estrada de Ferro Oeste de Minas, contrahidos até a data da entrada em vigor deste contracto, arrecadando até a mesma data a renda bruta da estrada.

DECIMA QUINTA — O presente contracto só se tornará exequivel depois de registrado pelo Tribunal de Contas, não se responsabilizando o Governo Federal por indemnização alguma se fôr denegado o registro.

E, por assim estarem de accordo, mandaram os senhores ministros lavrar este termo que, depois de lido e por todos achado conforme, assignam com o supra referido representante do Governo do Estado de Minas Geraes, com as testemunhas Arinos Pimentel, primeiro official, e Rodrigo Muniz de Mesquita, terceiro official, e, commigo, Oscar Ramos, que o escrevi.

Secretaria do Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro. — Sobre estampilhas do Thesouro Nacional no valor total de trinta e sete mil e seiscentos réis. — 24 de janeiro de 1931. — José Americo de Almeida — José Maria Whitaker — Cincinato Gomes de Noronha Guarany — Arinos Pimentel — Rodrigo Muniz de Mesquita — Oscar Ramos".

Pelo Decreto n. 9.882, de 11 de Março de 1931, do Presidente Olegario Dias Maciel, transcrito abaixo, foi aprovado o Regulamento de creação da Rêde Mineira de Viação.

"Decreto n.º 9.882.

Approva o regulamento de creação da Rêde Mincira de Viação.

O Presidente do Estado de Minas Geraes, usando de attribuições que lhe confere o decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, do Governo Provisorio da Republica e de accordo com o contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas, assignado a 24 de janeiro deste anno, e com o decreto estadual n. 8.864, de 21 de fevereiro transacto, resolve approvar o regulamento de creação da Rêde Mineira de Viação, assignado pelo Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Viação e Obras Publicas e que com este baixa.

Palacio da Presidencia do Estado de Minas Geraes, em Bello Horizonte, 11 de março de 1931.

OLEGARIO DIAS MACIEL
Cincinato Gomes de Noronha Guarany".

REGULAMENTO A QUE SE REFERE O DECRETO N. 9.882, DE 11 DE MARÇO DE 1931

Art. 1.º — Fica creada a Rêde Mineira de Viação, que se comporá de duas estradas de ferro : a Estrada de Ferro Oéste de Minas e a Estrada de Ferro Sul de Minas.

§ unico : — A Estrada de Ferro Oéste de Minas será constituida da actual via ferrea da mesma designação e da Estrada de Ferro Paracatú, que terá a denominação de Ramal de Paracatú. A Estrada de Ferro Sul de Minas será constituida da via ferrea, que ora se denomina Rêde de Viação Sul Mineira.

Art. 2.º — A Rêde Mineira de Viação terá organização industrial e será autonoma, sob o ponto de vista technico, bem como sob o ponto de vista financeiro, não lhe cabendo nenhuma dotação ou subvenção dos cofres do Estado.

Art. 3.º — A Rêde Mineira de Viação será dirigida por um superintendente e cada uma das estradas de ferro, de que ella se compõe, por um director, subordinado ao superintendente.

Art. 4.º — Tanto o superintendente como os dois directores serão nomeados pelo Presidente do Estado, que os escolherá entre os engenheiros civis nacionaes de reconhecida competencia em materia ferroviaria.

Art. 5.º — A superintendencia, que ficará subordinada á Secretaria da Agricultura, terá a sua séde em Bello Horizonte, e as duas directorias em lugares que o governo designar.

Art. 6.º — Ficam immediatamente submettidos ao superintendente os serviços de orientação commercial, de contabilidade, de thesouraria, de intendencia e de obras novas.

Art. 7.º — Compete ao superintendente :

1) Nomear e demittir todos os empregados que percebam mais de um conto e quinhentos mil réis de vencimentos mensaes e os que lhe forem subordinados directamente.

2) Organizar e approvar os regimentos internos das directorias.

3) Conceder licenças até seis mezes.

4) Approvar os quadros de pessoal.

5) Distribuir os creditos de fiscalização das despesas constantes de orçamentos.

6) Celebrar contractos com particulares ou empresas.
7) Approvar os horarios dos trens.
8) Promover todas as medidas necessarias ao funccionamento, desenvolvimento e coordenação dos serviços.
9) Submetter á approvação do governo do Estado, no fim de cada anno, a proposta de orçamento da receita e da despesa para o exercicio financeiro seguinte.
10) Apresentar ao governo do Estado os balancetes mensaes da despesa realizada.
11) Prestar ao governo do Estado contas mensaes dos impostos estaduaes recolhidos.
12) Prestar ao governo do Estado, em janeiro de cada anno, ou quando deixar a superintendencia, as contas da sua administração.

Art. 8.º — Compete a cada um dos directores :
1) Dirigir todos os serviços de exploração technica da estrada a seu cargo e de sua conservação ordinaria e extraordinaria.
2) Dirigir immediatamente os serviços do trafego.
3) Dirigir os serviços de locomoção e officinas e os de linha e edificios, por intermedio do respectivo chefe de divisão.
4) Nomear e demittir todos os empregados que percebam menos de um conto e quinhentos mil réis de vencimentos mensaes.
5) Fazer a distribuição do pessoal que lhe for subordinado.
6) Autorizar o pagamento das despesas ordinarias, dos jornaes, das gratificações, das diarias e do mais, que lhe permittirem os orçamentos.
7) Conceder até trinta dias de licença aos empregados.
8) Conceder ferias aos empregados effectivos.
9) Fazer a admissão de jornaleiros.
10) Dar posse a todos os empregados da estrada, que dirigir.
11) Dar instrucções para a execução dos serviços.

Art. 9º. — Sem previa autorização do governo do Estado, não se poderá realizar nenhuma operação de credito, obra ou contracto de grande vulto, nem construir ramal ou prolongamento, exceptuadas as obras de conservação ordinaria.

§ unico — Considerar-se-á de grande vulto a obra ou contracto, cujo orçamento ou valor exceder de cem contos de réis.

Art. 10.º — E' vedada a nomeação, na Rêde de Viação Mineira, de parente, por consanguinidade ou affinidade, até o sexto grau, do superintendente e directores, para qualquer cargo ou emprego, salvo um para funcção de confiança pessoal do superintendente e de cada director.

Art. 11.º — A posse dos funccionarios nomeados pelo Presidente do Estado será dada pelo Secretario da Agricultura.

Art. 12.º — São competentes para conceder licença ao superintendente e aos directores :
1) O Secretario da Agricultura, si a licença for até de noventa dias.
2) O Presidente do Estado, si ella fôr até de um anno.

§ 1.º — Para as ausencias, que não excederem de trinta dias, o superintendente ou o director designará o respectivo substituto, recahindo a designação do substituto do superintendente em um dos directores e a do substituto do director em um dos chefes de serviço.

§ 2.º — Para as ausencias de maior duração do superintendente ou dos directores, fará o Presidente do Estado a nomeação de quem interinamente os substitua.

Art. 13.º — Quando a licença for concedida para tratamento de saúde, sendo a molestia regularmente provada, terá o empregado effectivo direito á percepção da metade de seus vencimentos.

Art. 14.º — Os empregados effectivos, que forem operosos e assiduos, terão direito ao gozo de quinze dias de ferias annuaes.

§ unico — As ferias de um anno não poderão ser accumuladas com as de outro anno.

Art. 15.º — O superintendente prestará as contas de sua administração, a uma commissão composta de tres funccionarios, sendo um designado pelo Secretario da Agricultura, outro pelo Secretario das Finanças e outro pelo Superintendente, sob a presidencia do primeiro.

Art. 16.° — As contas, depois de examinadas e relatadas pela commissão, serão approvadas ou rejeitadas pela Secretaria da Agricultura.

Art. 17.° — Este regulamento entrará em vigor da data de sua publicação.

Art. 18.° — Revogam-se as disposições em contrario.

Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Publicas do Estado de Minas Geraes, em Bello Horizonte, 11 de Março de 1931.

CINCINATO GOMES DE NORONHA GUARANY,
Secretario da Agricultura".

Em 20 de Abril de 1931, o Superintendente da Rêde Mineira de Viação, Dr. Caetano Lopes Junior baixou as seguintes instruções sobre a "Organização Administrativa" do novo sistema de viação ferrea mineira:

"ORGANISAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 1 — Na conformidade do disposto no Decreto n. 9.882, de 11 de Março de 1931, do Presidente do Estado de Minas Geraes, todos os serviços da Rêde Mineira de Viação ficam a cargo de uma Superintendencia, á qual serão directamente subordinadas as Directorias das Estradas de Ferro Oéste de Minas e Sul de Minas e os Departamentos em que se subdividem os serviços da Superintendencia.

Art. 2 — Além dos serviços que competem á Superintendencia, ficarão a ella directamente subordinados os relativos ao estudo, orientação, regulamentação e aperfeiçoamento dos methodos de exploração technica e commercial da Rêde.

Art. 3 — A's Directorias das Estradas de Ferro Oéste de Minas e Sul de Minas competirá a direcção de todos os serviços de transportes, conservação ordinaria e extraordinaria da via permanente, edificios e material rodante, devendo executal-os com segurança, presteza e economia.

§ 1.° — Os serviços attinentes aos transportes, trafego, movimento, telegrapho e contadorias serão dirigidos immediatamente pelos Directores, conforme as instrucções que expedirem.

§ 2.° — Os serviços da conservação da via permanente e edificios ficarão a cargo de um Chefe da Linha e os de construcção e reparação do material rodante e de tracção a cargo de um Chefe da Locomoção, ambos directamente subordinados aos Directores.

§ 3.° — As Directorias têm plena autoridade nas questões referentes ao pessoal, disciplina e expediente.

Art. 4. — Os serviços da Superintendencia ficam distribuidos por uma Secretaria e tres Departamentos, cada um destes a cargo de um chefe.

§ 1.° — A Secretaria terá a regulamentação especial que o Superintendente approvar.

§ 2.° — O 1.° Departamento, sob a denominação de Departamento Financeiro, terá a seu cargo a contabilidade geral da Rêde Mineira de Viação, os serviços de thesouraria e o Patrimonio Geral.

§ 3.° — O 2.° Departamento, com a designação de Departamento Commercial, ficará encarregado do estudo das questões que interessem á exploração commercial da Rêde e de represental-a junto ao Governo Federal, ao Instituto Mineiro de Defesa de Café, Inspectoria Federal das Estradas, Inspectoria de Portos, Rios e Canaes e outras Repartições e empresas no Rio de Janeiro e Angra dos Reis, sobre assumptos que se relacionem com a Rêde.

§ 4.° — O 3.° Departamento, designado Intendencia, será encarregado da compra, recebimento, fiscalisação e distribuição de todo material, madeiras, dormentes e combustiveis, mantendo sob sua direcção os almoxarifados e depositos.

§ 5.° — Os serviços de melhoramentos de grande vulto, ficarão a cargo de engenheiro especialista, de confiança do superintendente, commissionado, de preferencia, dentro do corpo technico da Rêde.

Art. 5 — Os Directores e Chefes de Departamentos organisarão os projectos de regimentos internos, submettendo-os á approvação do Superintendente.

Art. 6 — Todas as relações reciprocas referentes aos diversos serviços das Estradas e dos departamentos, quer com relação ás respectivas attribuições quer quanto ás Estradas de Ferro Oéste de Minas e Sul de Minas, manter-se-ão directamente, obedecendo a todos os pedidos de informações ou processamento de papeis.

Bello Horizonte, 20 de Abril de 1931.

CAETANO LOPES
Superintendente".

Constituida a Rêde Mineira de Viação pelas Estrada de Ferro Oéste de Minas, Estrada de Ferro Paracatú (que, pertencendo á Oéste, passou a chamar-se Ramal de Paracatú) e Rêde de Viação Sul Mineira (que passou a denominar-se Estrada de Ferro Sul de Minas), ficou assim organizada a primeira administração superior do novo sistema ferroviario :

Superintendente da Rêde Mineira de Viação — DR. CAETANO LOPES JUNIOR.
Diretor da Estrada de Ferro Oéste de Minas — DR. JOSÉ BRETAS BHERING.
Diretor da Estrada de Ferro Sul de Minas — DR. ALCIDES LINS
Chefe do 1.º Departamento da R. M. V. — SR. GABRIEL REBOUÇAS DE CARVALHO
Chefe do 2.º Departamento da R. M. V. — DR. JOÃO BATISTA DE ALMEIDA.
Chefe do 3.º Departamento da R. M. V. — DR. JOSÉ DE ALMEIDA CAMPOS JOR.

Em 14 de Março de 1931, pela circular n. 3, o Diretor da Sul de Minas communicou a todo o pessoal de sua estrada a constituição da Rêde Mineira:

"Communico a todo pessoal que, pelo decreto n.º 9.882, de 12 do corrente, o Governo do Estado de Minas Geraes constituiu a Rêde Mineira de Viação, reunindo, sob uma mesma administração superior, a Rêde de Viação Sul Mineira e a E. F. Oéste de Minas. A Rêde de Viação Sul Mineira passou a denominar-se Estrada de Ferro Sul de Minas.

O Governo do Estado nomeou Superintendente da Rêde Mineira de Viação o competente, conhecido e experimentado engenheiro Caetano Lopes Junior; director da E. F. Oéste de Minas, o engenheiro José de Bretas Bhering; e da E. F. Sul de Minas, o abaixo assignado.

Communicando estes actos ao pessoal da antiga Rêde de Viação Sul Mineira, eu me congratulo com todos, por passarmos a fazer parte de tão grande systema de viação férrea, concitando a todo o pessoal para que continue a trabalhar com o mesmo zelo e dedicação, operosidade e interesse, competencia, disciplina e probidade, como o tem feito até agora, pelo mais brilhante e completo exito de tão notavel e promissora iniciativa.

Transcrevo, a seguir, a circular em que o Superintendente communica ao pessoal sua posse :

"A TODOS DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Tenho a satisfação de communicar-vos que, nomeado Superintendente da Rêde Mineira de Viação, assumo, nesta data, o exercicio de minhas novas funcções, esperando a collaboração efficiente de todo pessoal das Estradas constitutivas do novo systema ferroviario, afim de que ella venha a corresponder aos fins a que se propõe.

Saudações cordeaes

(a) CAETANO LOPES
Superintendente da Rêde Mineira de Viação".

ALCIDES LINS
Director".

Em 17 de Janeiro de 1932, já depois de formada a Rêde Mineira de Viação, numa conferencia feita na Associação Comercial de Itajubá, o Engenheiro Alcides Lins disse estas palavras :

"Esta grande rêde, com 3.780 quilometros de linhas em trafego, com unidade administrativa, um mesmo regime tarifario e a exploração em comum do material rodante, ligando a maior parte de Minas á capital do Estado e a um porto de mar, terá de ser incontestavelmente um aparelho economico de primeira ordem, para ativar o nosso progresso ; e terá, concomitantemente, a elevada função de evitar que os esforços economicos da produção mineira se negociem, dispersivamente, fóra do seu territorio, no Rio, Santos e Vitória principalmente.

Além disso, esta Rêde está fadada a representar em Minas, um eminente papel politico, comunicando diretamente grandes regiões mineiras com Belo Horizonte, que é não só a séde da administração do Estado, mas tambem sua maior cidade, seu fóco de civilização e sua cabeça pensante.

A reunião de vias férreas, que servem a zonas proximas e de identicos caractéres economicos, é uma das tendencias marcantes da economia ferroviaria hodierna. A formação da Rêde Mineira obedece a esta evolução economica, cujas principais vantagens, eu assim as enumerei, em 1928 :

a) "as despêsas gerais de uma administração unica são menores do que a soma das varias anteriores e se distribuem por uma maior massa de transportes; isto é, pesa muito menos no custo da unidade do trafego ;

b) o material rodante, podendo fazer maiores percursos diretos, será muito mais bem aproveitado, diminuindo-se o numero de baldeações e outras despêsas accessorias ao transporte;

c) este material, sendo mais bem aproveitado, a rêde conjunta fará o mesmo serviço, que as anteriormente separadas, com muito menor "stock" de locomotivas, carros e vagões, e, portanto, com menor empate de capital ;

d) o serviço de oficinas, centralizado e bem dirigido, se fará com muito melhor eficiencia economica. No caso corrente, esta economia foi vultosa: o Estado deixará de construir as oficinas de Bom Despacho para a E. F. Paracatú, tendo apenas 150 quilometros em trafego;

e) as crises de transporte serão resolvidas com maior facilidade, não só por causa da diversidade de produções desta enorme zona, como tambem porque o material rodante poderá ser com mais facilidade mobilizado nos pontos congestos e será movimentado com mais eficiencia".

As duas estradas, Sul e Oéste de Minas, separadas, constituiam duas teias de ramais, sem que nenhuma delas conseguisse fazer convergir dominantemente a melhor e a maior parte do trafego de mercadorias para um determinado tronco. A reunião das duas veio dar á linha de Rutílo a Angra dos Reis este caráter.

Quando, vencidos os tropeços fatais do inicio, se conseguir mudar as correntes anteriores do trafego para Angra, teremos transformado esta Rêde Mineira, que foi constituida por duas estradas tributarias da Central, num verdadeiro sistema de viação ferrea, com todos os caracteristicos para uma vida financeira autonoma".

Os serviços da Rêde Mineira de Viação, felizmente, têm corrido bem e todos os trabalhos da sua administração superior têm tido por unico fim a realização, vagarosa sim, mas metodizada, do grande programa traçado.

Ainda não conseguimos o porto de mar, pois, como vimos atrás, surgiram varias dificuldades quando já estava tudo pronto para ser assinado o contrato de arrendamento do porto de Angra dos Reis ao Estado de Minas.

Isso, porém, não importa, porque um ideal tão alevantado não pode ser alcançado senão progressivamente, a golpes de sacrificio e de persistencia tenaz.

Nos limites deste trabalho não cabe fazer a descrição dos melhoramentos introduzidos pela Rêde Mineira de Viação, pois se trata de um compendio em que estão concretizados a historia, os serviços e o relato descritivo da Estrada de Ferro Sul de Minas, que é, como vimos, uma das ferrovias de que se compõe aquele grande sistema.

Atualmente, o Superintendente da Rêde Mineira de Viação é o Dr. Pedro de Alcantara Magalhães, engenheiro antigo da Estrada de Ferro Oéste de Minas, possuidor talentoso de uma experiencia de longos anos nas lides ferroviarias do país.

CONTRATO DE TRAFEGO DIRETO ENTRE A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO E A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Em 25 de Maio de 1933 foi assinado entre a Rêde e o Lloyd Brasileiro um contrato de trafego direto, nos seguintes termos :

"Aos 25 dias do mês de Maio de 1933, no escritorio da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro sito á Rua do Rosario ns. 2 a 22 nesta cidade do Rio de Janeiro, presentes o dr. João Baptista de Almeida, representante nesta Capital da Rêde Mineira de Viação, de um lado, e de outro lado o Comte. Firmino de Carvalho Santos, Diretor da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, sociedade anonima com séde nesta cidade, perante as testemunhas abaixo assinadas foi dito pelo Dr. João Baptista de Almeida que estava devidamente autorizado pelo Dr. Pedro de Alcantara Almeida Magalhães, Superintendente da Rêde Mineira de Viação, a firmar com a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, um contrato de trafego diréto, "ad referendum" do Governo Federal, obedecendo ás seguintes clausulas :

1.ª

A Rêde Mineira de Viação aceitará em suas estações, bagagens, encomendas, mercadorias, animais e valores que forem apresentados a despacho diréto para os portos servidos pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, a qual, por sua vez, se obriga a identico procedimento em suas agencias para com as estações da Rêde Mineira de Viação e estradas em trafego mutuo ou diréto com ela.

O porto de contacto entre a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e a Rêde Mineira de Viação será Angra dos Reis.

2.ª

Os despachos em trafego diréto procedentes da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e destinados a estações da Rêde Mineira de Viação serão sempre efetuados com o frete pago até Angra dos Reis e a pagar de Angra ao destino.

As taxas de despesas portuarias, quando não vierem pagas da procedencia, serão juntamente com a taxa de carragamento dos vagões, acrescidas ao frete ferroviario e cobradas aos destinatarios.

3.ª

Os despachos procedentes da Rêde Mineira de Viação para a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, serão sempre efetuados com o pagamento prévio dos impostos de exportação, frete e taxas ferroviarias até Angra, inclusive taxa de descarga ali, bem como de todas as despesas e taxas portuarias de embarque no referido porto, nos navios da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, ficando para ser cobrado no destino apenas o frete maritimo.

§ 1.º — Os conhecimentos serão sempre nominativos quando emitidos com frete maritimo a pagar, só podendo conter a clausula a ordem ou ser ao portador constando deles o pagamento do mesmo frete.

§ 2.º — Em se tratando, porém, de generos de facil deterioração, procedentes das estações da Rêde Mineira de Viação, não só as despêsas e taxas portuarias de embarque como todas e quesquer outras despêsas inclusive o frete maritimo deverão ser pagos integralmente na procedencia ferroviaria. Para este fim o agente da estação de procedencia da Rêde Mineira de Viação tomará as necessarias informações prévias junto ao agente da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro em Angra e lançará nas folhas de despacho, sob a declaração "frete maritimo pago", as importancias especificadas do frete maritimo e das despêsas em referencia.

A liquidação dessas despêsas de frete do segundo percurso far-se-á mensalmente, entre as administrações das duas empresas o mais tardar até o dia 15 do mês seguinte ao vencido, devendo cada empresa enviar á outra, mensalmente e dentro desse prazo, um extrato da conta corrente e remeter o saldo existente por intermedio de um Banco.

4.ª

Nos despachos em trafego direto deverão ser observadas, por ambas as empresas contratantes, as seguintes regras :

a) — Não serão aceitos despachos de generos de facil deterioração, animais vivos e mercadorias cujo frete total seja inferior a Rs. 50$000.

b) — Para os transportes de inflamaveis, explosivos e corrosivos, a empresa que receber o despacho no ponto de procedencia original, antes de recebe-lo deverá consultar a outra empresa sobre a possibilidade de ser aceito o referido despacho, transmitindo-lhe todos os detalhes sobre a quantidade e acondicionamento dos volumes e qualidade da mercadoria.

c) — Como encomenda ou como bagagem não serão recebidos volumes que tiverem peso superior a 150 quilos ou que tiverem cubagem superior a um metro cubico, nem tão pouco volumes que contenham inflamaveis.

d) — Não serão aceitos volumes de peso indivisivel superior a 5.000 quilos.

e) — As mercadorias em geral não poderão exceder, por cada despacho, ao peso maximo de 20.000 quilos.

§ unico — Os volumes de peso superior ao estabelecido na letra *e* só poderão ser aceitos a despacho depois de combinação prévia entre as duas empresas contratantes.

5.ª

Nos despachos de trafego diréto serão observadas por ambas as empresas as instruções em vigor para os seus respectivos serviços, quanto á numeração, numero de vias de despacho (conhecimentos) e sua distribuição.

Todas as expedições em trafego diréto serão acompanhadas até Angra dos Reis de duas vias de despacho (ordem de embarque).

Uma via ficará em Angra, na agencia da empresa entregadora e a outra será entregue á agencia da empresa recebedora, juntamente com os volumes.

Esta via servirá para a empresa que recebe o despacho organizar o novo despacho no segundo percurso. Uma cópia deste redespacho será entregue pela empresa que recebe a mercadoria á empresa que faz a entrega.

6.ª

No redespacho não será mencionado o frete pago no primeiro percurso. Serão indicadas, porém, as taxas portuarias, armazenagem e capatazias que devam ser pagas pelo consignatario juntamente com o frete do segundo percurso.

§ unico — Excetua-se o caso de generos de facil deterioração, exportados da Rêde Mineira de Viação para a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, previsto no § unico da clausula terceira. Neste caso, no conhecimento do percurso maritimo deverá ser feita, a carimbo, a declaração "frete pago".

7.ª

Em cada empresa, as mercadorias serão acompanhadas no segundo percurso pelas notas do redespacho (ordem de embarque do novo despacho). Só serão validos para retirada dos volumes nas estações ou portos de destino os conhecimentos extraídos na procedencia, motivo pelo qual as notas de redespacho deverão conter a declaração "serviço interno".

8.ª

Os volumes serão entregues por uma empresa á outra mediante recibos que exonerarão a empresa entregadora de toda a responsabilidade, e a baldeação das mercadorias e

sua entrega no porto de contacto (Angra) será feita na presença de conferentes da Rêde e do Lloyd e da seguinte forma :

a) — Cada empresa terá um registro de mercadorias que entregará á outra com as declarações detalhadas que forem acordadas.

b — Feita a conferencia, será o registro assinado pelos conferentes de ambas as empresas, declarando-se na coluna destinada ás observações qualquer irregularidade que tiver sido notada. Assinado o registro da empresa entregadora pelo conferente da empresa receptora, será isso considerado o recibo de que trata a presente clausula e cessará desde logo a responsabilidade da empresa entregadora por qualquer falta, avaria ou violação, que não conste expressamente declarada no referido registro e venha eventualmente a ser constatada no destino final da mercadoria.

c) — Independente do registro, cada uma das empresas obriga-se a formular em duas vias, uma relação de despachos (conhecimentos) que entregar, com a indicação do numero e da data dos despachos, procedencia, destino, quantidade de volumes, peso ou medição, frete pago ou a pagar, despêsas, etc., de acordo com os modelos que forem adotados.

d) — Estas relações (manifestos) serão assinadas pelos agentes de ambas as empresas no porto de contacto (Angra), ficando cada um deles com uma via que será encaminhada á séde de sua respectiva empresa.

e) — Os volumes com indicio de violação serão vistoriados pelos conferentes no momento da entrega, na presença de duas testemunhas extranhas ás empresas, devendo do resultado ser lavrado termo assinado por todos.

f) — Para efeito da autenticidade e validade dos termos de vistorias de que trata a letra *e*, cada agente das empresas contratantes no porto de contacto (Angra) comunicará ao outro por escrito o nome dos seus conferentes autorizados e fará constar no final dessa comunicação as firmas dos ditos conferentes. Essa comunicação deverá ser feita sempre em duas vias. De qualquer alteração no quadro de conferentes, dar-se-ão conhecimento ás empresas mediante as prescrições ora estabelecidas.

9.ª

Os impressos, livros e talões para o serviço de trafego diréto obedecerão aos modelos que as duas empresas contratantes julgarem, por acordo, mais convenientes aos seus interesses reciprocos.

10.ª

As empresas são reciprocamente responsaveis pelos erros que seus agentes cometerem nos despachos e redespachos que efetuarem, obrigando-se ambas a rehaver dos destinatarios as diferenças de que forem devedores, seja por meios amigaveis ou judiciais, seja, quando avisadas em tempo, retendo as mercadorias nos logares de destino, cobrança que promoverão em beneficio da prejudicada, cuja autorização á outra, para esse fim, se entende desde já concedida.

§ unico — No caso de cobranca a maior indevida, qualquer das empresas poderá, com prévia autorização daquela em cujo frete houver a diferença, restituir ao interessado o que a mais tiver sido cobrado, e esse pagamento será debitado na conta corrente a ser liquidada mensalmente nos termos da clausula 3.ª, § 2.º.

11.ª

No ato do recebimento, em presença do agente ou conferente da empresa entregadora, a empresa recebedora poderá verificar o peso e o estado externo dos volumes, afim de anotar claramente nos despachos do segundo percurso e nos registros de que trata a clausula 8.ª as faltas e defeitos neles encontrados.

No recibo dado á empresa entregadora, a empresa recebedora fará as devidas restrições, devendo em caso de divergencia entre os conferentes quanto ás restrições ou anotações pretendidas pela empresa recebedora, serem chamados a intervir pessoalmente os respectivos agentes para decisão da divergencia, e si estes não chegarem a acordo deverão imediatamente constituir por escrito um arbitro que funcionará como desempatador na vistoria a ser feita pelos representantes das duas empresas, lavrando-se de tudo um termo por todos assinado e subscrito por duas testemunhas.

12.ª

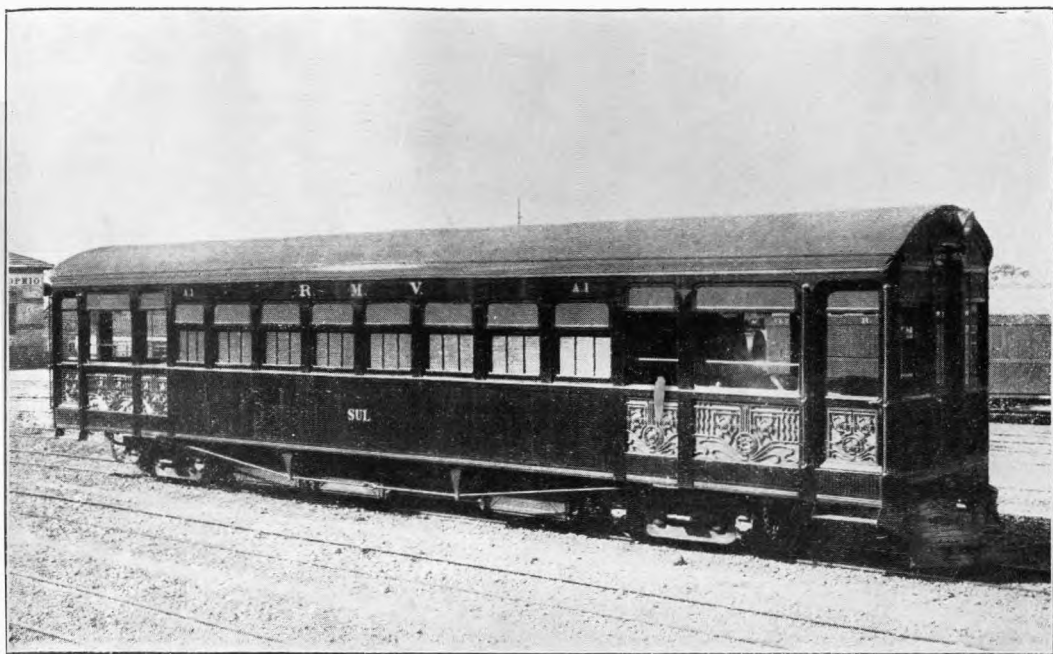
Para facilitar no destino o confronto dos despachos do segundo percurso com os respectivos conhecimentos, tais despachos deverão mencionar o nome da empresa e da agencia de procedencia e o numero e data do primitivo despacho.

RELAÇÃO DAS ESTAÇÕES DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Estação	Estado
Abadia	Estado de Minas
Abaeté	,, ,, ,,
Afonso Pena (Cidade de Santa Rita do Sapucai)	,, ,, ,,
Aguas Santas	,, ,, ,,
Agua Suja	,, ,, ,,
Alberto Isaacson	,, ,, ,,
Alfenas	,, ,, ,,
Almeida Campos	,, ,, ,,
Alvaro Botelho	,, ,, ,,
Alvaro da Silveira	,, ,, ,,
Alto da Serra	Estado do Rio
Amadeu Lacerda	Estado de Minas
Amoroso Costa	,, ,, ,,
Andrelandia	,, ,, ,,
Angaí	,, ,, ,,
Angicos	Estado de Minas
Angra dos Reis	Estado do Rio
Anil	Estado de Minas
Antonio Justiniano	,, ,, ,,
Antonio Rocha	Estado do Rio
Arantes	Estado de Minas
Araxá	,, ,, ,,
Arcos	,, ,, ,,
Areado	,, ,, ,,
Arenito	,, ,, ,,
Augusto Pestana	,, ,, ,,
Aureliano Mourão	,, ,, ,,
Badé	Estado de Minas
Baependí	,, ,, ,,
Bambuí	,, ,, ,,
Barbacena	,, ,, ,,
Barra Mansa	Estado do Rio
Barra do Paraopeba	Estado de Minas
Barra do Piraí	Estado do Rio
Barroso	Estado de Minas
Batista de Melo	,, ,, ,,
Batuíra	,, ,, ,,
Belo Horizonte	,, ,, ,,
Bernardo Monteiro	,, ,, ,,
Bias Fortes	,, ,, ,,
Biguá	,, ,, ,,
Bogarí	,, ,, ,,
Bom Despacho	,, ,, ,,
Bom Jardim	,, ,, ,,
Bom Retiro	,, ,, ,,
Bom Sucesso	,, ,, ,,
Borda da Mata	,, ,, ,,
Brazopolis	,, ,, ,,
Bueno Brandão	,, ,, ,,
Bugios	,, ,, ,,
Caíana	Estado de Minas
Cajurú	,, ,, ,,
Cambuquira	,, ,, ,,
Campanha	,, ,, ,,
Campolide	,, ,, ,,
Campos-Altos	,, ,, ,,
Campo-Belo	,, ,, ,,
Campo-Limpo	,, ,, ,,
Cana-Verde	,, ,, ,,

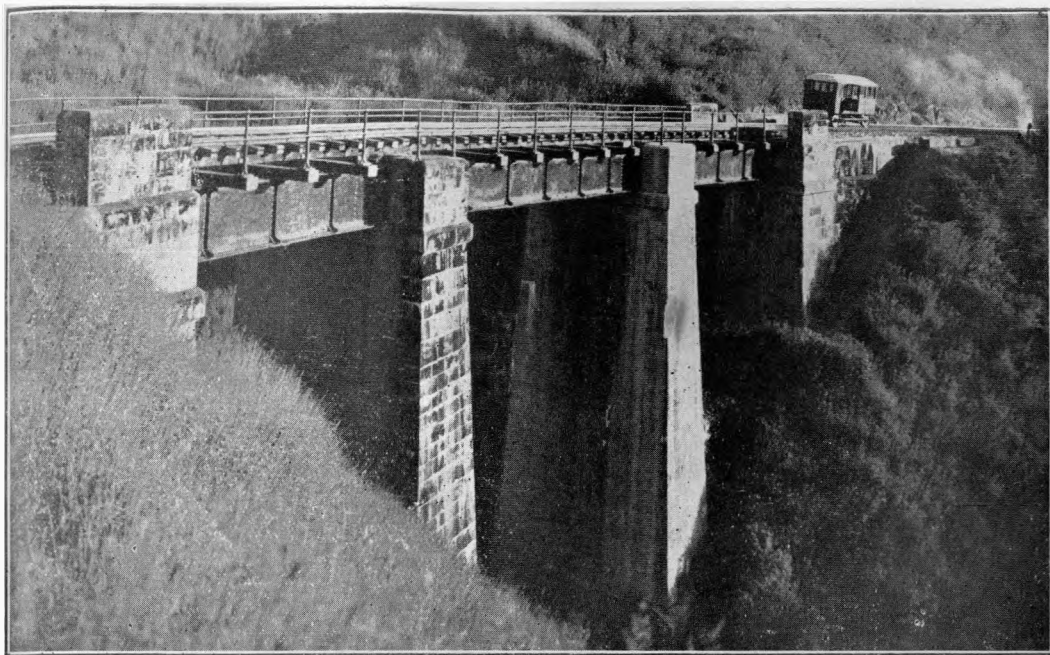
Garças	Estado de Minas
Garôa	" " "
Gaspar Lopes	" " "
Glicerio	Estado do Rio
Gonçalves Ferreira	Estado de Minas
Guabiroba	" " "
Guardas	" " "
Harmonia	Estado de Minas
Henrique Galvão	" " "
Ibiá	Estado de Minas
Ibitira	" " "
Ibituruna	" " "
Ibitutinga	" " "
Imbuia	" " "
Imbuzeiro	" " "
Industrias	" " "
Itaipú	" " "
Itajubá	" " "
Itanhandú	" " "
Itapecerica	" " "
Itaúna	" " "
Itiquapira	" " "
Itirapuan	" " "
Itumirim	" " "
Jaguaruna	Estado de Minas
João Pessôa	" " "
João Pinheiro	" " "
Joaquim Leite	Estado do Rio
Joaquim Matoso (Cidade de Santa Izabel do Rio Preto)	" " "
José Leite	" " "
Josino de Brito	Estado de Minas
Juatuba	" " "
Jurití	" " "
Jussaral	Estado do Rio
Lagôa da Prata	Estado de Minas
Lambarí	" " "
Lamounier	" " "
Lavras	" " "
Leandro	" " "
Livramento	" " "
Loanda	" " "
Macaía	Estado de Minas
Machado	" " "
Manacá	" " "
Maria da Fé	" " "
Martinho-Campos	" " "
Martins-Guimarães	" " "
Matêus-Leme	" " "
Melo-Viana	" " "
Mestre-Ventura	" " "
Movimento	" " "
Nazaré	Estado de Minas
Nogueira	" " "
Nova Baden	" " "
Olegario-Maciel	Estado de Minas
Oliveira	" " "
Ouro-Fino	" " "

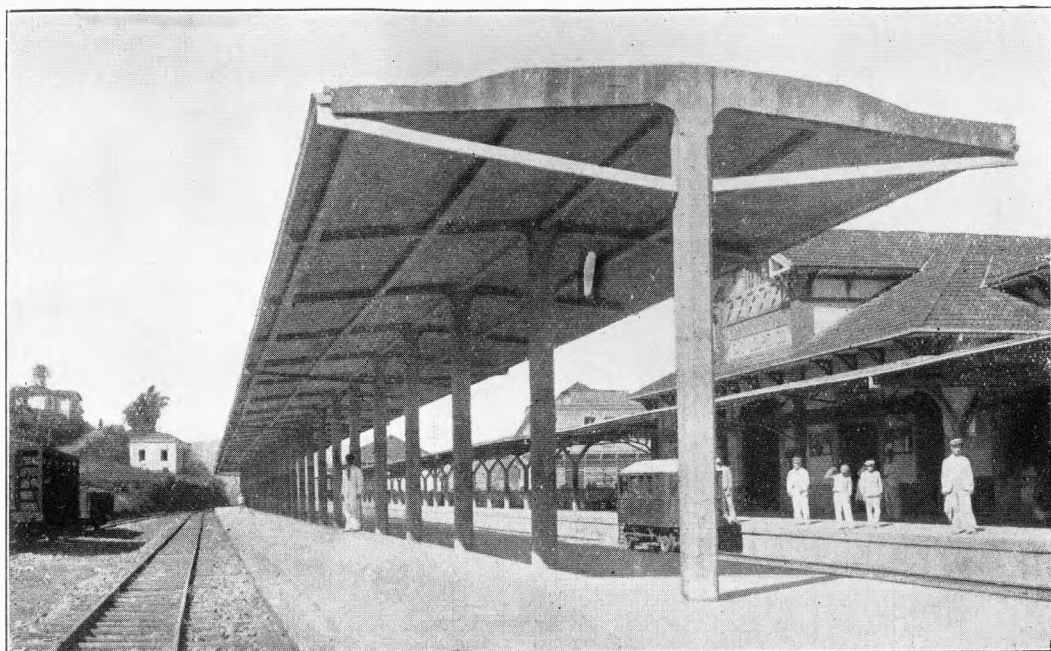
S. Gonçalo do Pará . . . . Estado de Minas
S. Gonçalo do Sapucaí . . . . ,, ,, ,,
S. João d'El-Rei . . . . ,, ,, ,,
S. Lourenço . . . . ,, ,, ,,
S. Miguel . . . . ,, ,, ,,
S. Pedro . . . . ,, ,, ,,
S. Tomé . . . . ,, ,, ,,
S. Vicente Ferrer . . . . ,, ,, ,,
Sapucaí . . . . ,, ,, ,,
Serra Azul . . . . ,, ,, ,,
Severiano de Rezende . . . . ,, ,, ,,
Silva e Oliveira . . . . ,, ,, ,,
Silvestre Ferraz . . . . ,, ,, ,,
Silviano Brandão (Cidade de Jacutinga) . . . . ,, ,, ,,
Sitio . . . . ,, ,, ,,
Soledade . . . . ,, ,, ,,

Tacape . . . . Estado de Minas
Tamanduapava . . . . ,, ,, ,,
Tapiraí . . . . ,, ,, ,,
Tartaria . . . . ,, ,, ,,
Tigre . . . . ,, ,, ,,
Timboré . . . . ,, ,, ,,
Tiradentes . . . . ,, ,, ,,
Tobatí . . . . ,, ,, ,,
Toscano de Brito . . . . ,, ,, ,,
Traituba . . . . ,, ,, ,,
Três Corações . . . . ,, ,, ,,
Três Pontas . . . . ,, ,, ,,
Trotil . . . . ,, ,, ,,
Tuiutí . . . . ,, ,, ,,
Uberaba . . . . ,, ,, ,,
Uruburetama . . . . ,, ,, ,,
Varginha . . . . ,, ,, ,,
Vianopolis . . . . ,, ,, ,,
Vinhatico . . . . ,, ,, ,,
Zelinda . . . . Estado do Rio
Zeringotha . . . . Estado de Minas

O carro A-1, um dos destinados ás inspeções da Administração da Estrada.

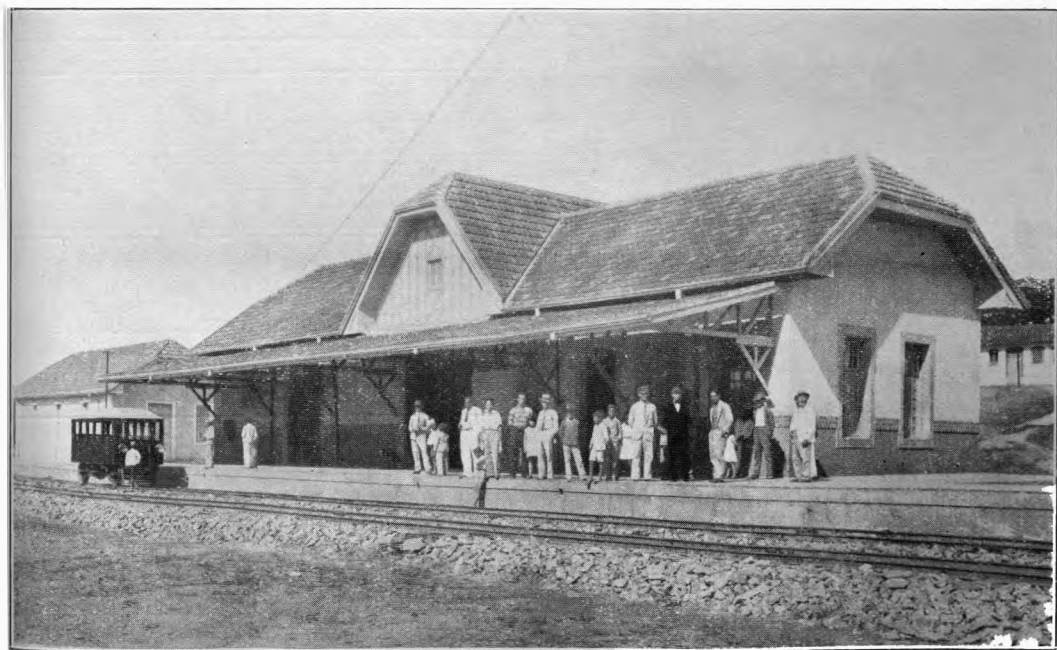
A residencia do Diretor da Estrada, uma das vivendas pitorescas situadas no tradicional Morro dos Inglêses.

A saída do trem P-3 (13, hs. 35) da estação de Cruzeiro. É o trem que tem correspondencia com os rapidos da Central do Brasil.

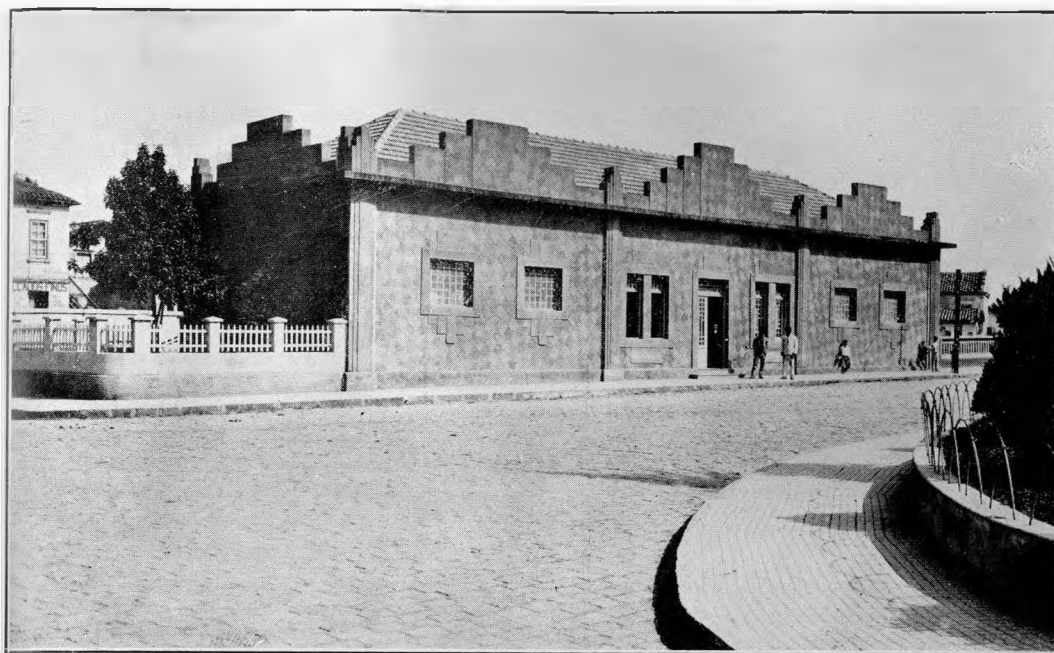
Vista interna da estação de Cruzeiro, á hora da saída do trem P-3, que tem correspondencia com os rapidos da Central do Brasil.

O viaduto do Km. 21 da linha Tronco, entre as estações de Perequê e Cel. Fulgencio.

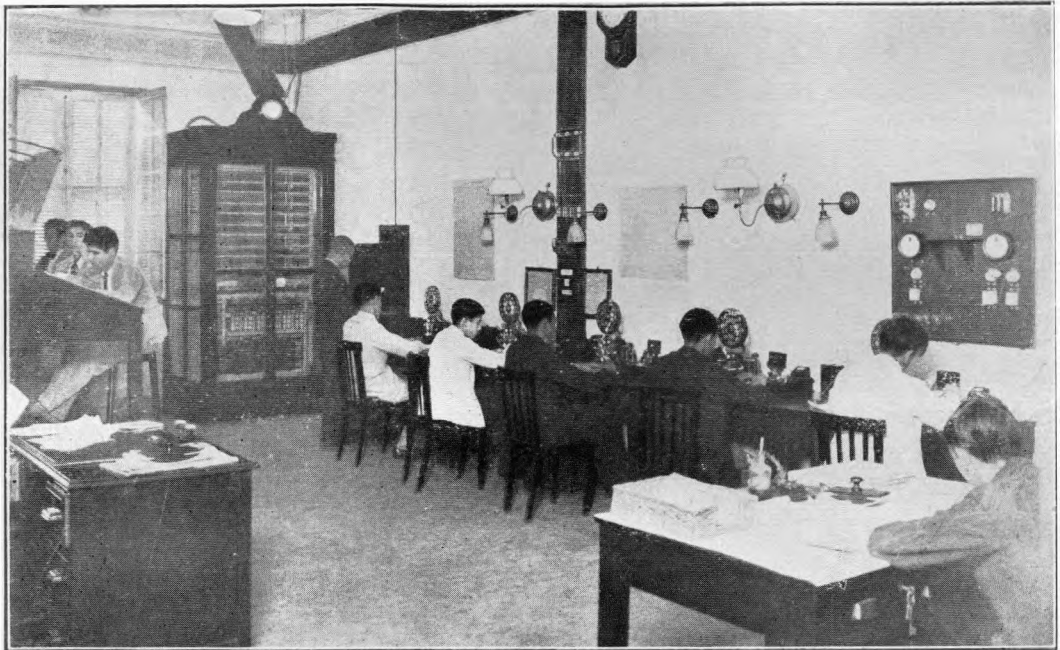
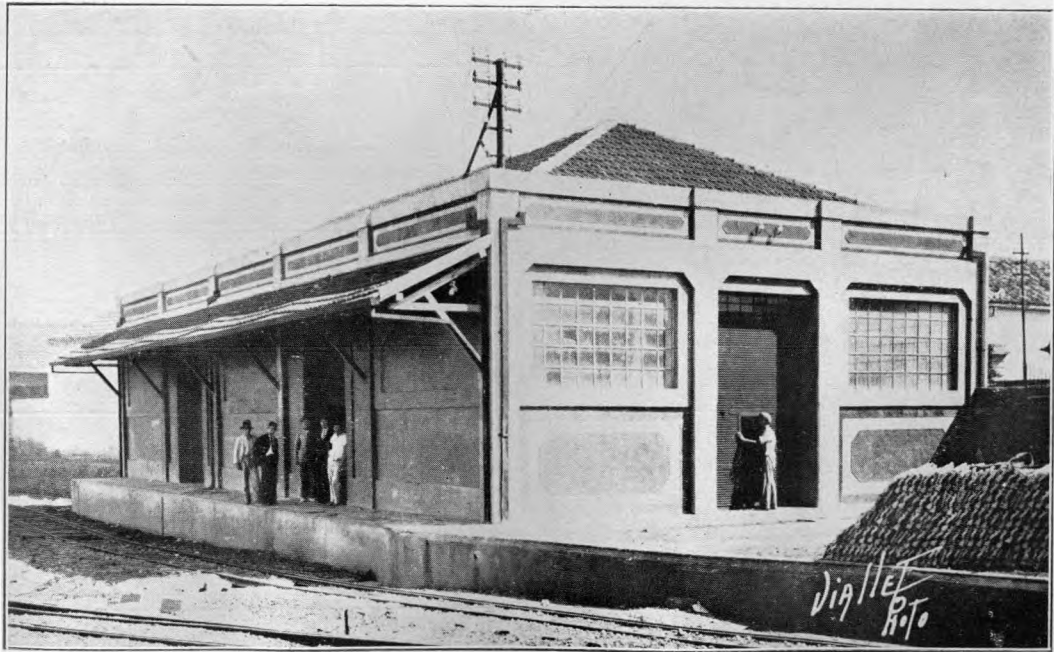
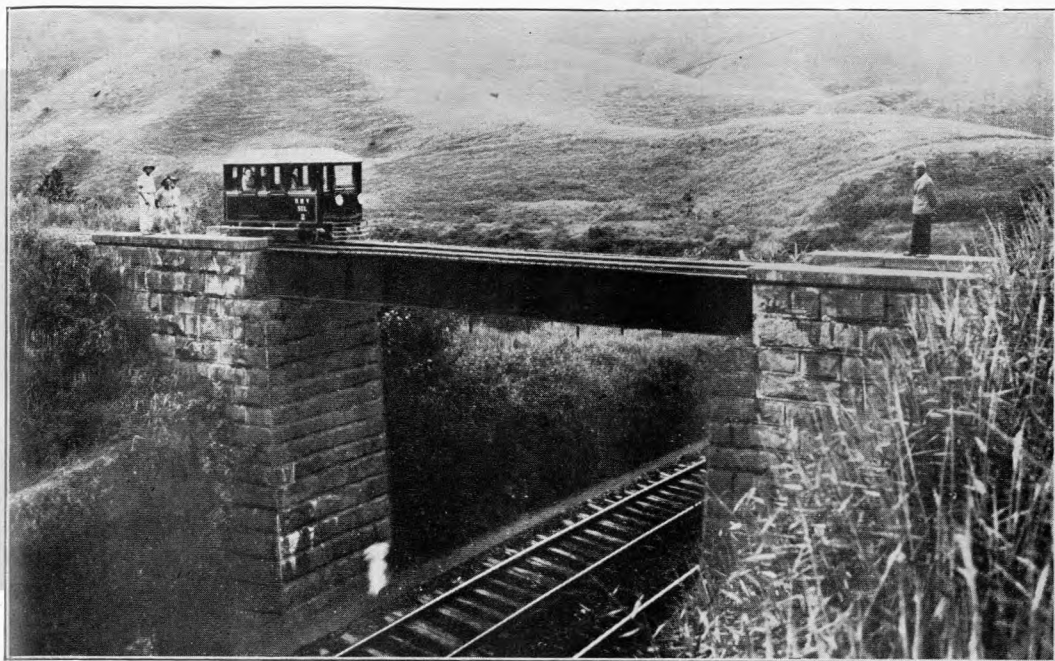
Um trecho de linha na Serra da Mantiqueira, proximo ao Km. 20.

(São Lourenço) A estação e plataformas.

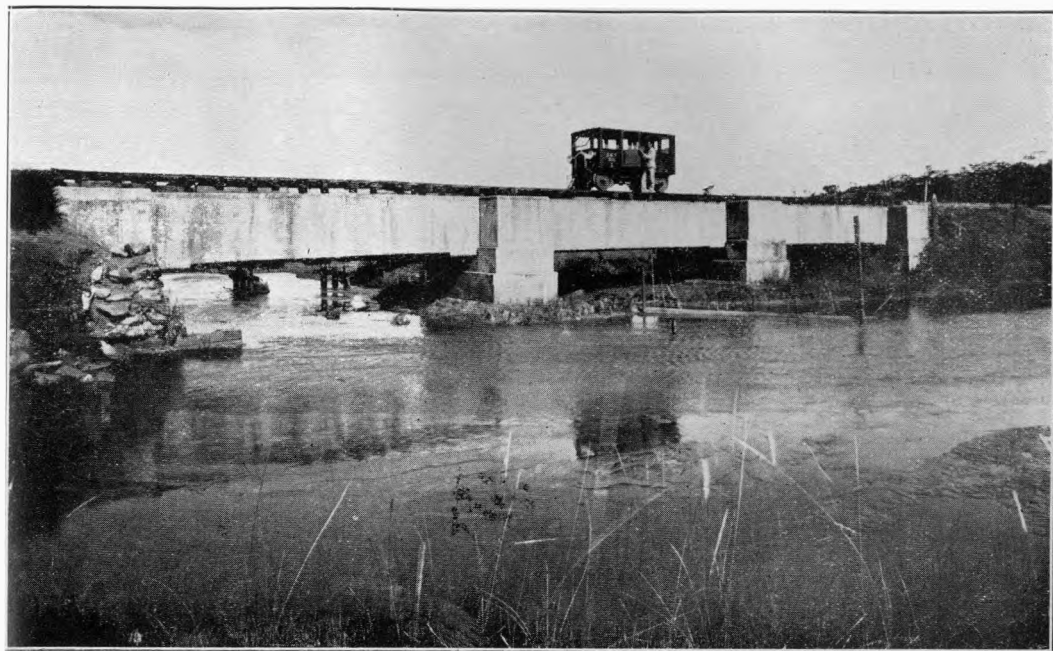
A estação de São Lourenço — Entrada.

A estação de Lavras — Rêde

A estação de São Gonçalo.

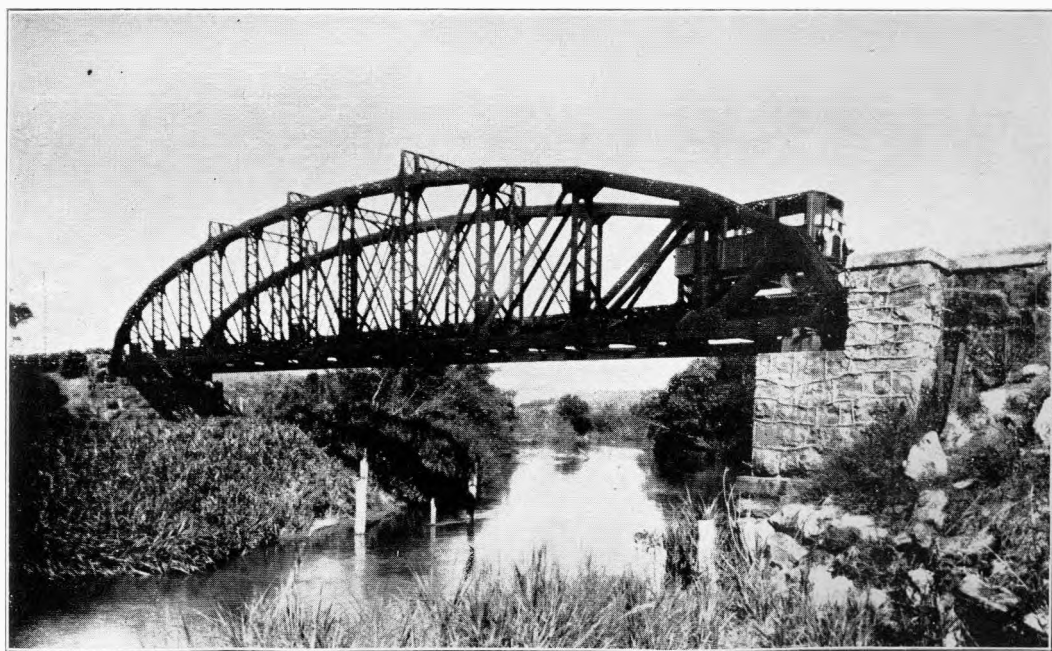
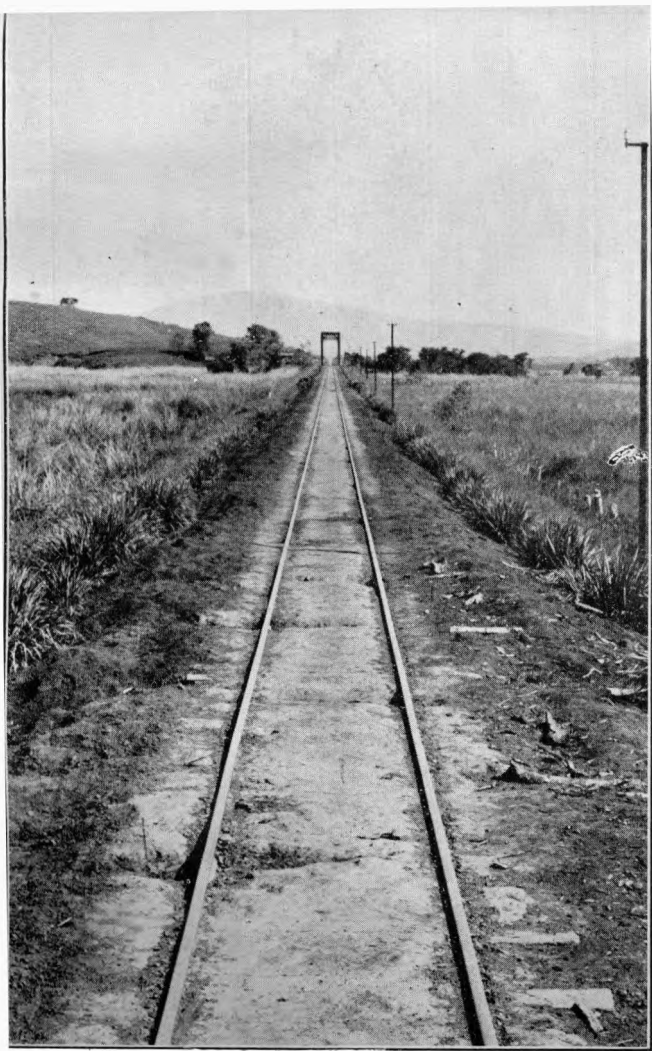
A estação de Itajubá — Entrada.

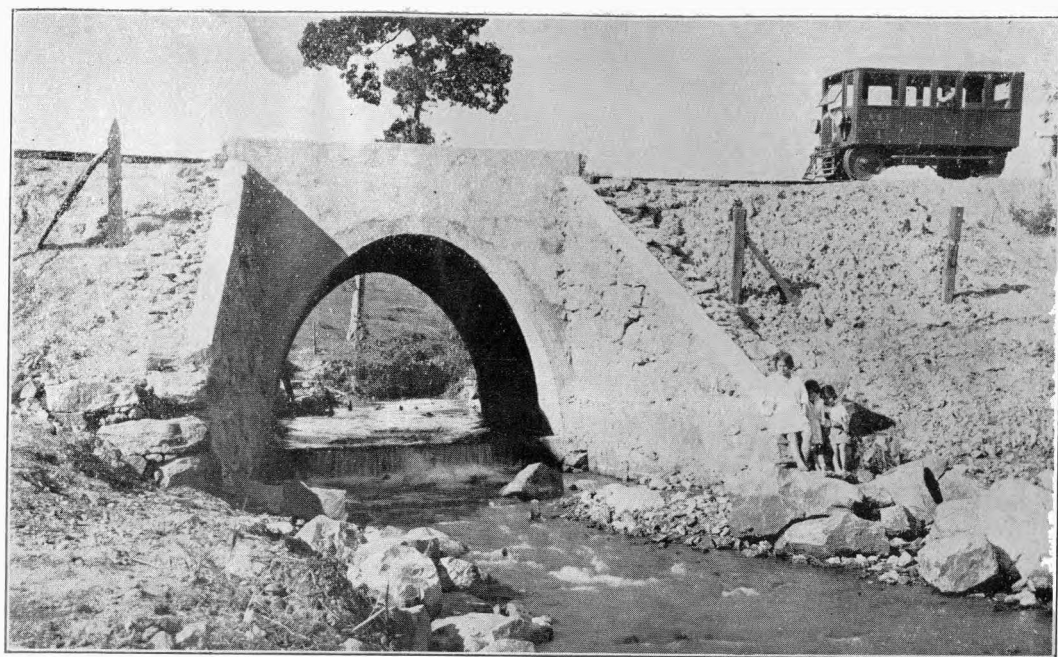
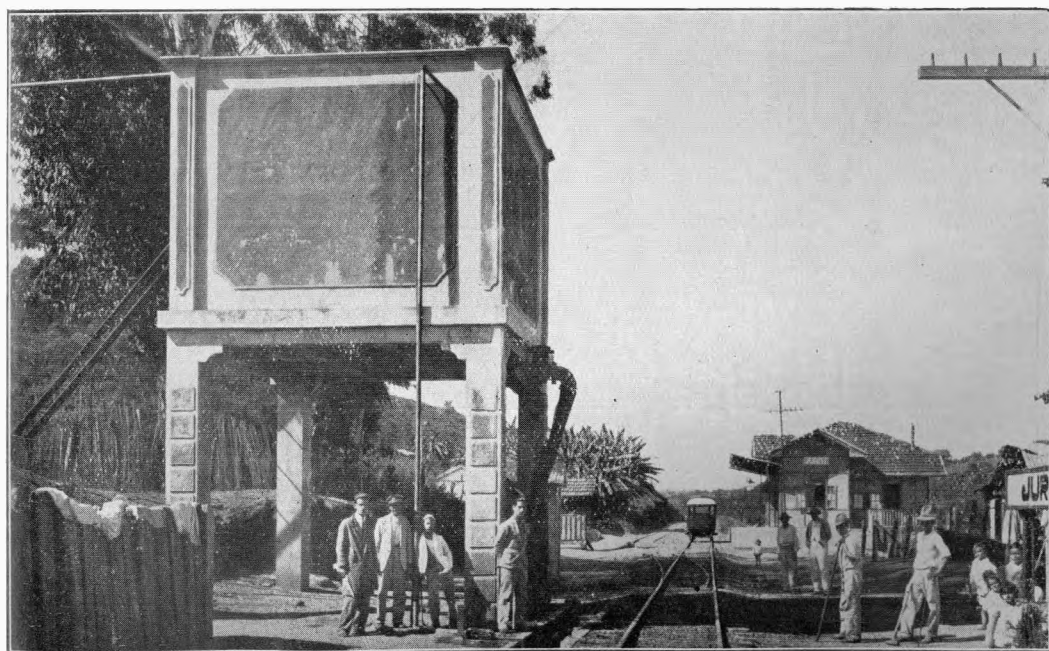
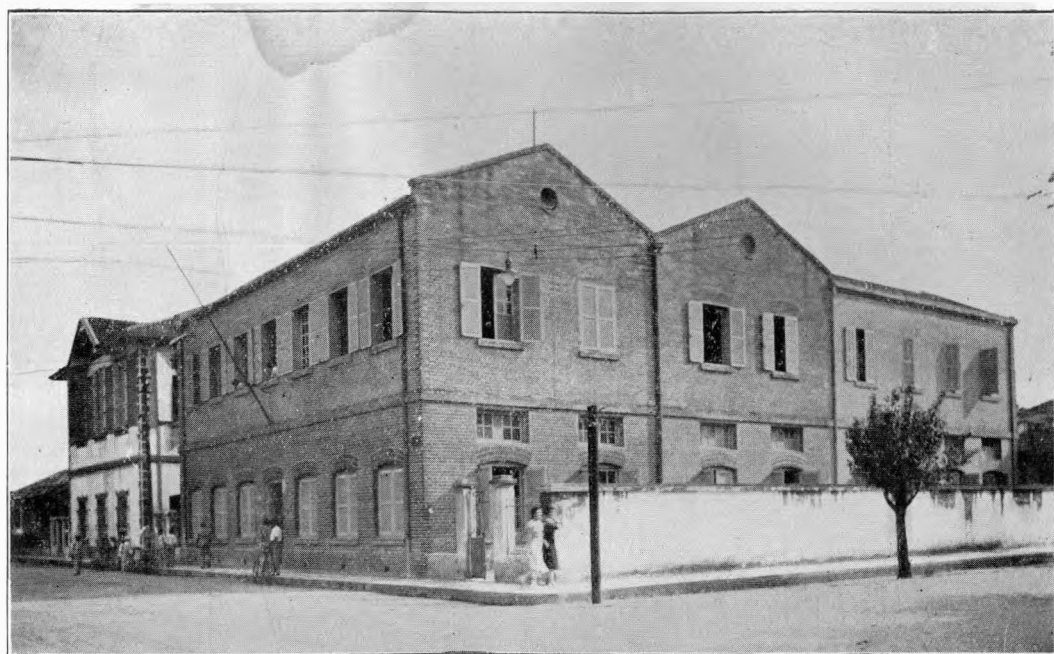
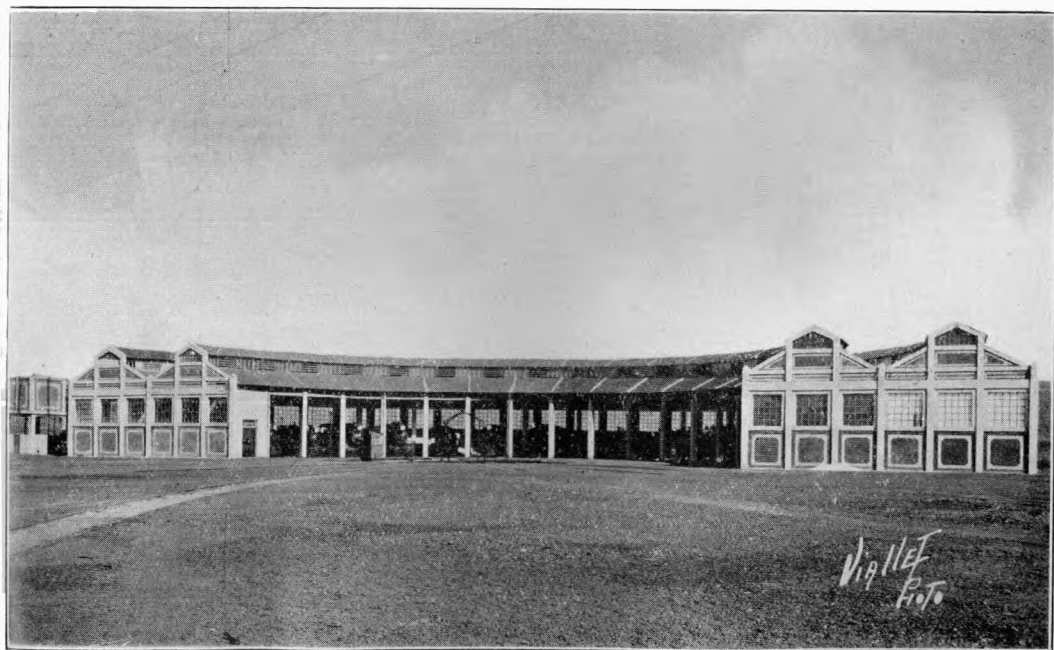
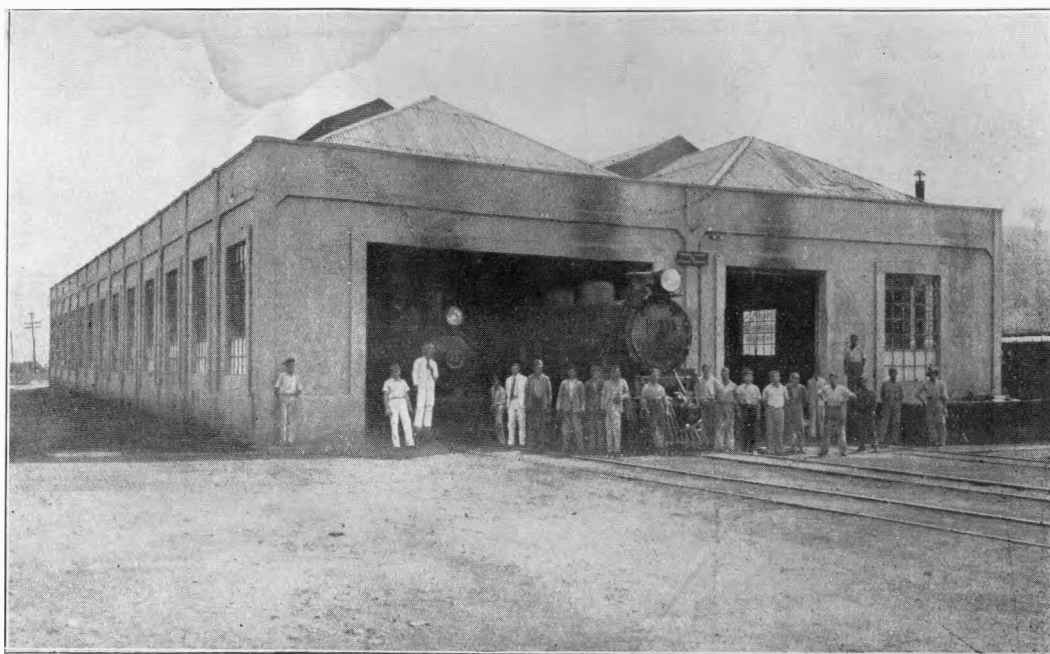
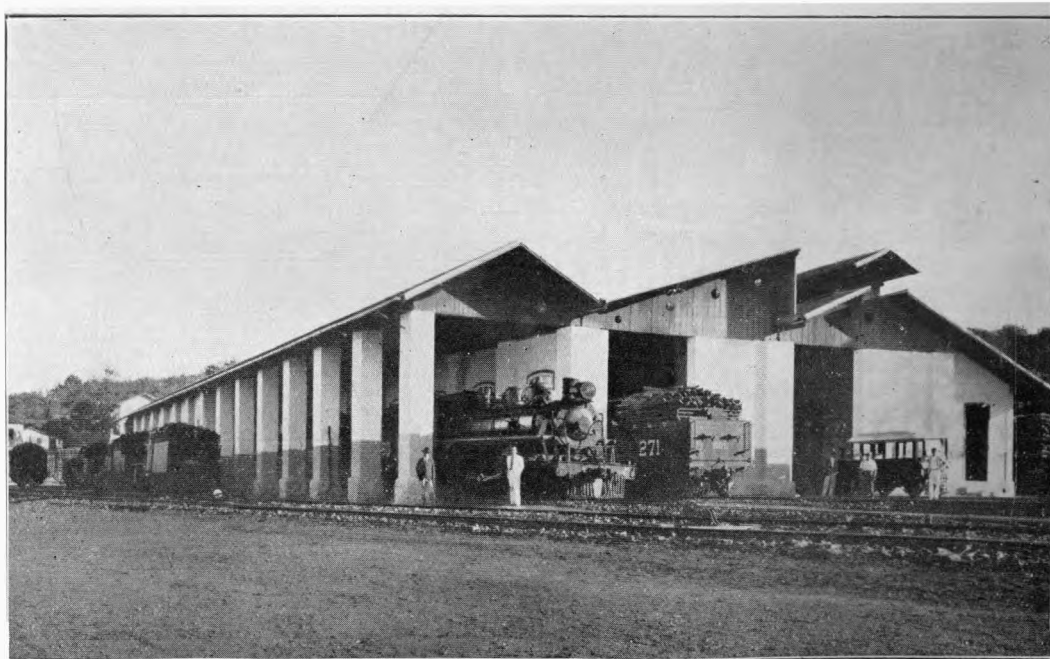
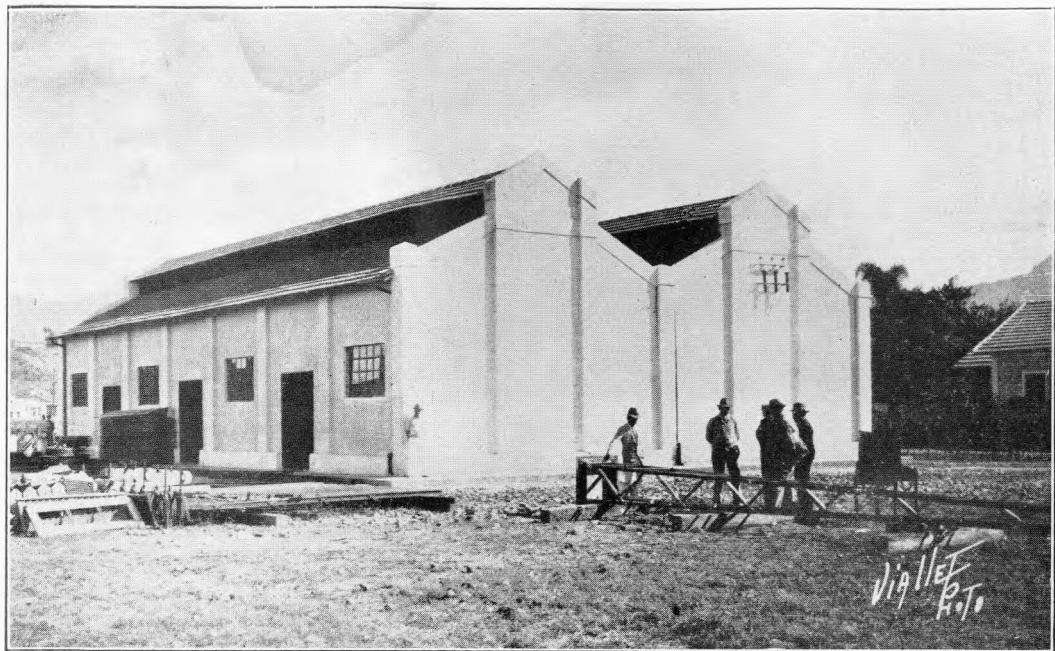
A estação de Sapucaí, ponto terminal da Linha Sapucaí.

Edifício do Escritorio da 4.ª Residencia da Via Permanente — Itajubá

Um grupo de casas de turma de empregados da Via Permanente
(situado proximo á estação de Harmonia.)

A Sala dos Aparelhos de Cruzeiro. Ao fundo, o Centro Telefonico Automatico e á esquerda a Estaçao do Seletivo e o Grafiço,

O Armazem de trafego proprio, localizado em Cruzeiro.

Passagem superior da Estrada de Ferro Sul de Minas no cruzamento com a Central do Brasil, no Km. 9 do Ramal de Passa Três.

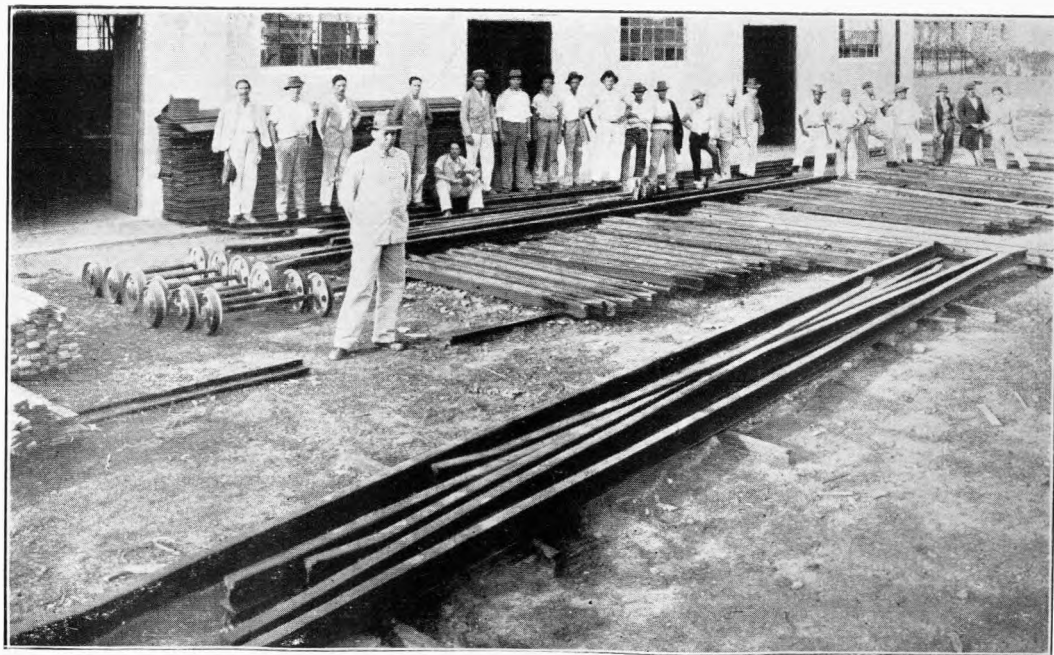
A ponte sobre o Rio Paraíba, em Barra do Piraí, medindo 250 metros de comprimento (5 vãos de 48,$^{ms.}$50).

Ponte sobre o Rio Xicão, proximo á estação de D. Ferrão.

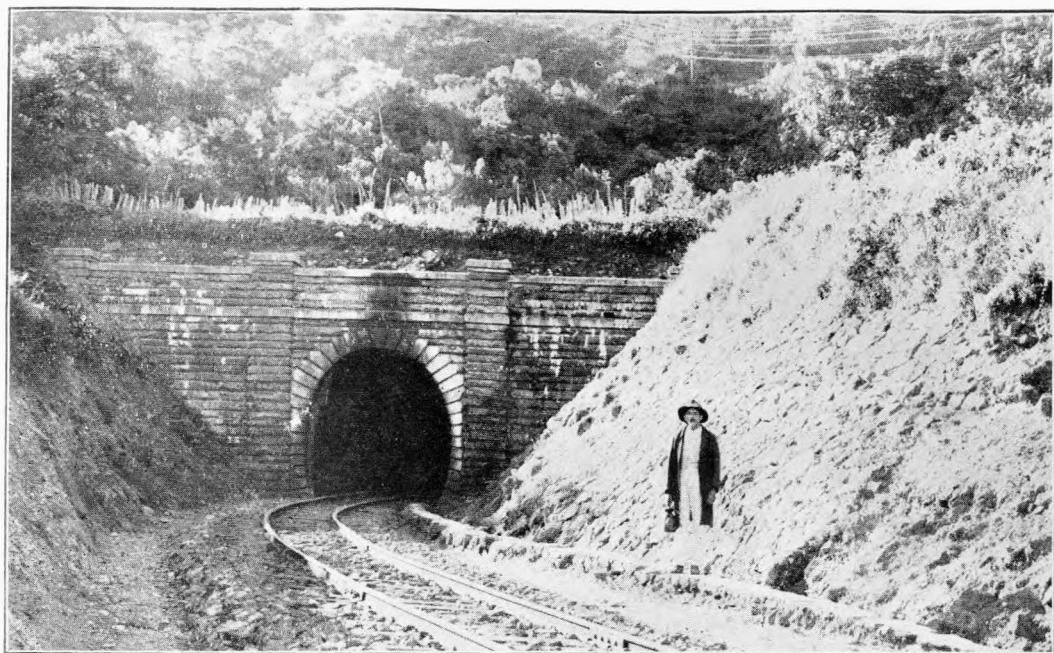
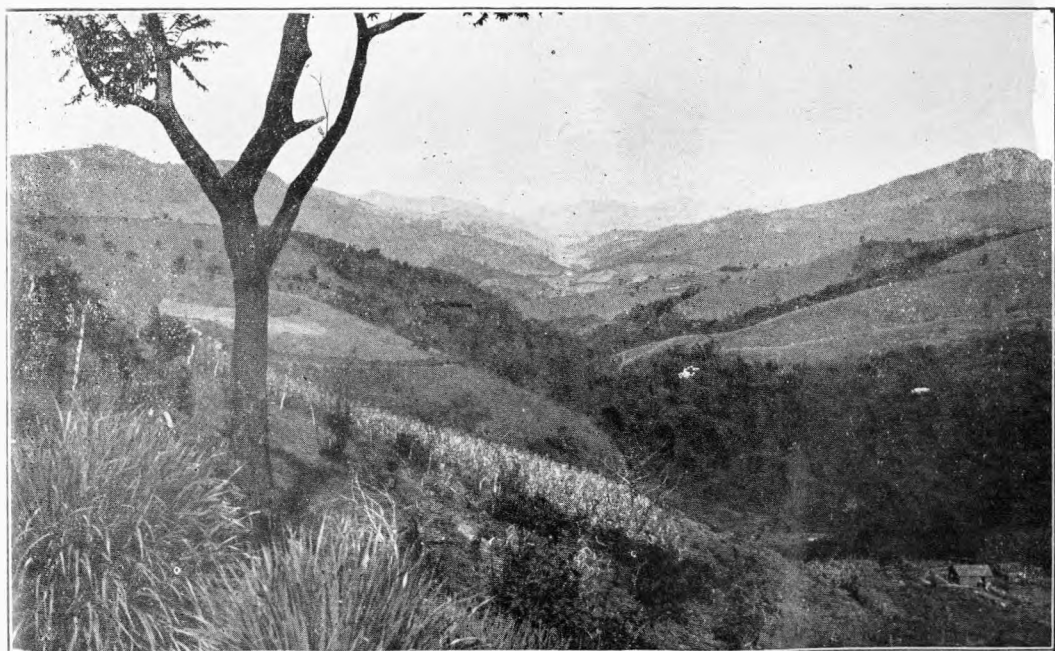
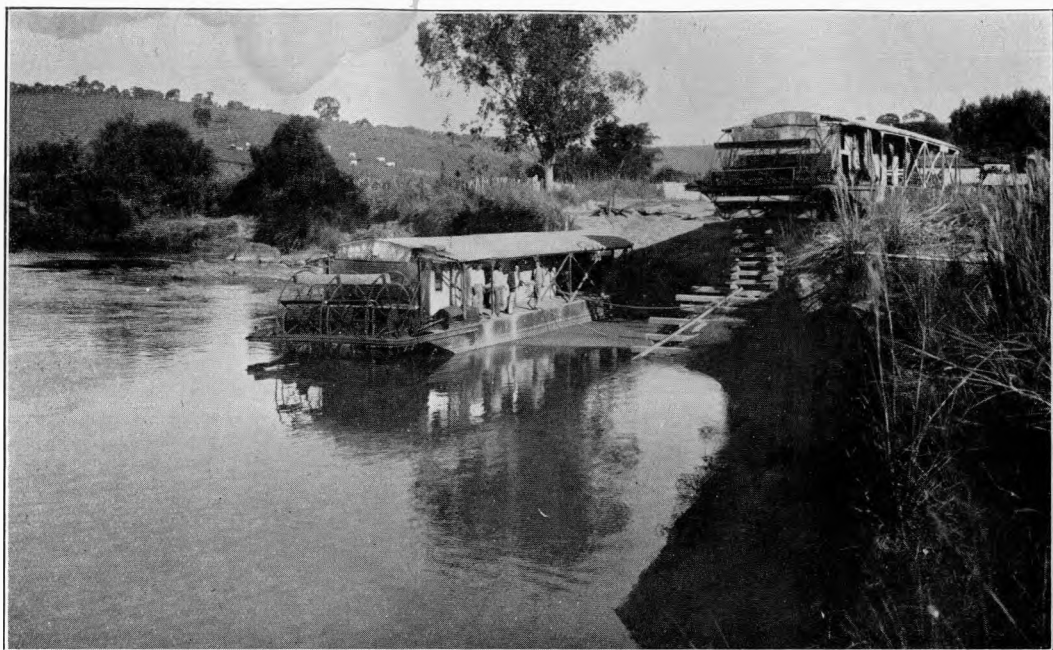
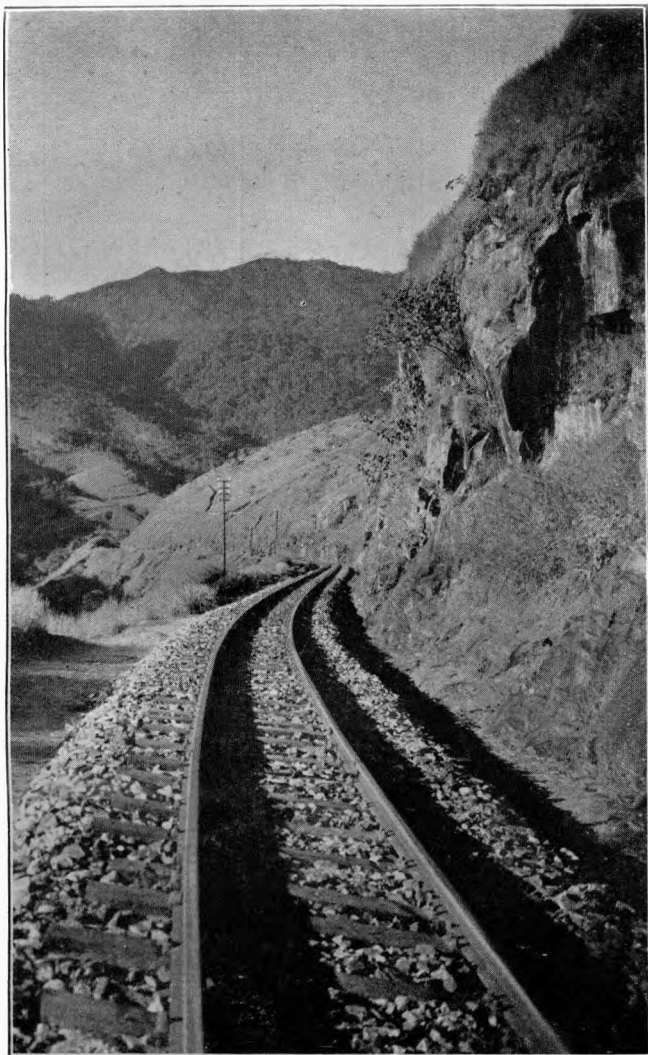
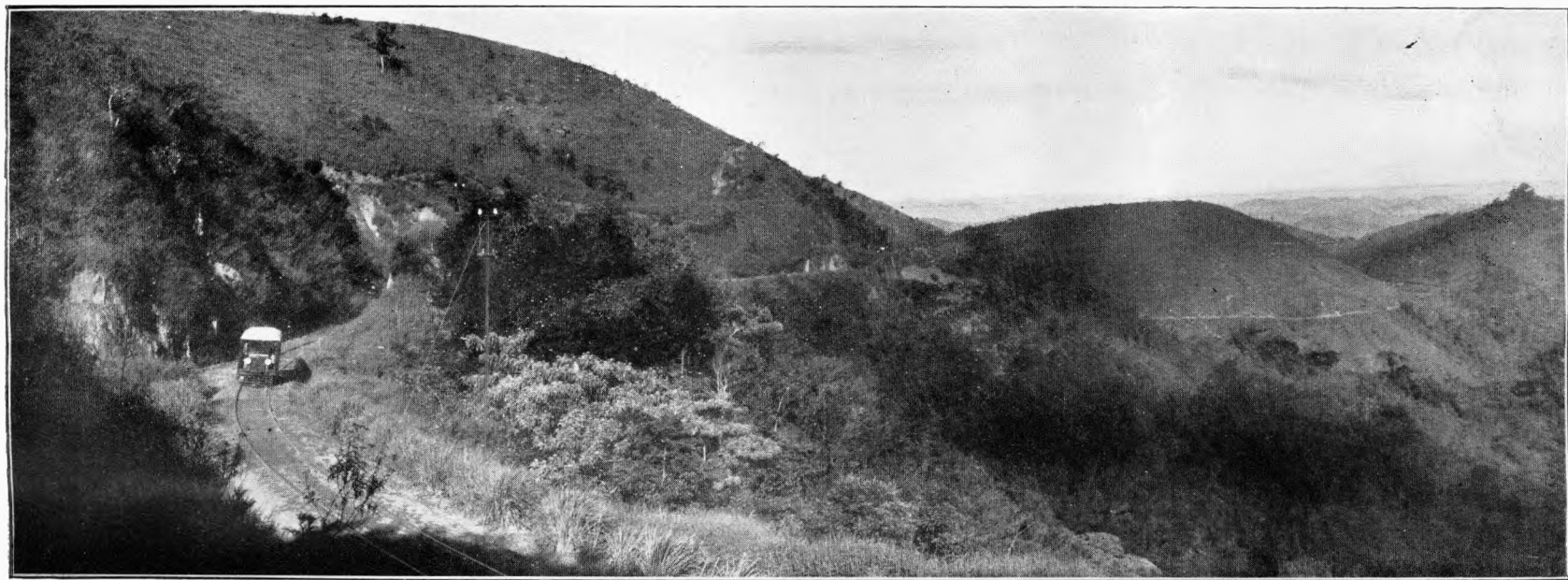
Ponte situada sobre o Rio Sapucaí, proximo á estação de Piranguinho.

Ponte situada sobre o Rio Sapucaí, proxima á estação de Fama.

Ponte situada no Km. 244 da Linha Sapucaí.

A maior reta da Estrada, com 2.300 metros de comprimento, proxima á estação de Harmonia.

Ponte situada em Três Corações.

Boeiro situado no Km. 256 da Linha Sapucaí.

Caixa dagua de 50.000 litros localizada na estação de Juriti.

Escritorios Centrais da E. F. Sul de Minas, vendo-se ao fundo o Escritório da 4.ª Divisão.

A Rotunda situada em Cruzeiro.

O 4º Deposito — Itajubá.

O 3.º Deposito — Três Corações.

A Oficina da 4.ª Divisão (Linha), em Cruzeiro.

Oficinas da 4.ª Divisão em Cruzeiro vendo-se, ao fundo, a secçao mecânica e ferraria e, a frente, parte da carpintaria.

Ao fundo os Armazens Reguladores de Café e á frente quatro torres em treliça que a Oficina da 4.ª Divisão construiu para a estaçao emissora de radio de Cruzeiro ("Radio Sociedade Mantiqueira").

Um cruzamento para bitola mixta confecionado nas Oficinas da 4.ª Divisão.

Vista interna do Carro A - 8 (da Administração).

A bôca do Tunel Grande, lado paulista.

A Serra do Pedrão — Trecho proximo á estação desse nome.

Porto Sapucaí, ponto de inicio da Linha Fluvial.

Um trecho de linha da Serra da Mantiqueira, entre as estações de Perequê e Cel. Fulgencio, proximo ao Tunel Grande (Km. 22 da Linha Tronco).

Um trecho da Serra de Ipiabas, na Linha da Barra.

XXXVIII

QUADROS ESTATISTICOS

Relação dos quadros estatisticos

N.º 1 — Extensão das linhas em Trafego
» 2 — Extensão das linhas por Estado.
» 3 — Condições tecnicas.
» 4 — Entroncamentos e divisas entre Estados.
» 5 — Efetivo do pessoal.
» 6 — Material de transporte.
» 7 — Estado Geral do material rodante.
» 8 — Utilização do material, durante os anos de 1932 e 1933.
» 9 — Comparação percentual dos transportes nos ultimos seis anos.
» 10 — Renda das principais mercadorias nos ultimos seis anos
» 11 — Relação da receita de cada verba, nos ultimos cinco anos.
» 12 — Percentagem das despêsas por Divisão nos ultimos seis anos.
» 13 — Percurso de trens e locomotivas nos ultimos seis anos.
» 14 — Custo do trem quilometro de 1928 a 1933.
» 15 — Transportes remunerados nos ultimos três anos.
» 16 — Unidades de trafego relativas aos anos de 1931, 1932 e 1933.
» 17 — Movimento geral de trens e locomotivas, nos ultimos 4 anos.
» 18 — Especificações das locomotivas.
» 19 — Peso por eixo das locomotivas mais pesadas que estão trafegando sobre cada tipo de trilho. — Em 31 de Dezembro de 1933.
» 20 — Reparações feitas nos ultimos três anos.
» 21 — Comparação dos transportes nos ultimos sete anos.
» 22 — Passageiros transportados nos ultimos sete anos.
» 23 — Relação do café exportado e em transito pela Sul de Minas, pelos ramais do Estado e Linha Fluvial, nos ultimos três anos. — Em sacas.
» 24 — Trechos de linha empedrada e por empedrar em 31 de Dezembro de 1933.
» 25 — Emprego de dormentes nos ultimos dez anos.
» 26 — Resumo do intercambio de veículos com a Estrada de Ferro Oéste de Minas, durante o ano de 1933.
» 27 — Resumo do intercambio de veículos com a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, durante o ano de 1933.

Extensão das linhas em trafego

A extensão das linhas em trafego é 1.410,253 kms., assim distribuidos:

Linhas da E. F. Sul de Minas

LINHAS PRINCIPAIS:

	kms.	kms	
Linha Tronco	360,435		
Linha Sapucaí	269,529		
Linha da Barra	285,264	915,228	

RAMAIS:

	kms.		kms.
Freitas a Campanha	85,970		
Três Corações a Lavras-Oeste	95,040		
Gaspar Lopes a Alfenas	7,758		
Itajubá a Delfim Moreira	35,700		
Piranguinho a Paraisopolis	51,998		
Barra a Passa Três	40,275	316,741	
		1.231,969	
Desvios e linhas accessorias		85,340	1.317,309

Linhas do Estado sob a Administração da Sul

	kms.	kms.	
Ramal de S. Gonçalo	30,960		
Desvios	0,502	31,462	
Ramal de Três Pontas	20,000		
Desvios	0,250	20,250	
Ramal de Machado	40,582		
Desvios	0,650	41,232	92,944
			kms. 1.410,253

Extensão das linhas por Estado

	kms.
Minas Gerais.	1.083,430
Rio de Janeiro	124,539
São Paulo.	24,000
	1.231,969

NOTA: — Não estão incluidos nesta soma os ramais do Estado de Minas, que se acham todos situados em territorio mineiro; bem como os desvios, que são distribuidos pelos três Estados.

CONDIÇÕES TÉCNICAS

Alinhamentos retos	kms. 628,468
Alinhamentos curvos	603,501
% dos alinhamentos retos sobre a extensão total	50,03 %
% dos alinhamentos curvos sobre a extensão total	49,97 %
Curvas de raio minimo — normal	75 metros
Curvas de raio minimo — excecional	71 metros
Curvas de raio minimo — normal — Extensão total	15 metros
Curvas de raio minimo — excecional — Extensão total	1.000 metros
Extensão em nivel	kms. 466,719
Extensão em declive	765,250
% em nivel sobre a extensão total	39,56 %
% em declive sobre a extensão total	60,44 %
Declividade maxima — normal — Taxa por metro	2 %
Declividade maxima — excecional — Taxa por metro	3,6 %
Declividade maxima — normal — Extensão total	kms 742,250
Declividade maxima — excecional — Extensão total	23,000
Extensão em trilhos de aço	Toda
Largura minima da entrelinha	ms. 2,60
Peso dos trilhos por metro — minimo	17 kgs.
Peso dos trilhos por metro — maximo	kgs. 34,720
Extensão da maior ponte	240 metros
Extensão do maior tunel	997 metros
Extensão total em tuneis	ms. 1.836,720
Bitola em toda a extensão das linhas	ms. 1,00

Entroncamentos e divisas entre Estados

Entroncamentos :

1) **Soledade** é entroncamento com as linhas de Barra e Sapucai

2) **Freitas** é entroncamento com o Ramal de Campanha.

3) **Três Corações** é entroncamento com o Ramal de Lavras.

4) **Espera** é entroncamento com a Estrada de Ferro Trêspontana.

5) **Gaspar Lopes** é entroncamento com o Ramal de Alfenas.

6) **Alfenas** é entroncamento com a E. F. Machadense.

7) **Campanha** é entroncamento com a E. F. S. Gonçalo do Sapucai.

8) **Itajubá** é entroncamento com o Ramal de Soledade de Itajuba

9) **Piranguinho** é entroncamento com o Ramal de Paraizopolis.

Divisas entre Estados : – A divisa entre os Estados de Minas e S. Paulo fica entre Perequê e Tunel, no Km 24.500 da Linha Tronco.

A divisa entre os Estados de Minas e Rio de Janeiro fica entre Santa Rita e Joaquim Matoso, no Km. 289,263 (Ponte Zacarias) da Linha da Barra.

EFETIVO DO PESSOAL

(Toda a Estrada, inclusive o dos Ramais mineiros administrados)

DIVISÕES	1931	1932	1933
1.ª Divisão.	125	129	159
2.ª Divisão.	829	955	964
3.ª Divisão.	974	986	1.060
4.ª Divisão.	1.541	1.418	1.481
TOTAL	3.469	3.488	3.664
Numero total de ferroviarios. . . .	3.469	3.488	3.664
Numero total de ferroviarios por quilometro trafegado	2,32	2,33	2,45
Numero anual de toneladas - quilometro *em serviço remunerado*, correspondente a um ferroviario	19.369	18.992	16.602
Numero médio diario, idem, idem . .	53	52	45
Numero anual de toneladas - quilometro *em serviço remunerado e não remunerado*, correspondente a um ferroviario	26.098	24.479	21.628
Numero médio diario, idem, idem . .	71	67	59
Salario médio anual de um ferroviario.	2:659$454	2:693$434	2:535$458
Salario médio diario, idem, idem . .	7$286	7$379	6$946

NOTA: A apuração do numero anual de toneladas-quilometro foi feita tomando-se para cada passageiro transportado o peso de 500 kgs.

Material de Transporte

	1931	1932	1933
Carros especiais	24	24	24
Carros de passageiros e dormitorios .	83	83	83
Carros correio, ch. trem e bagagem . .	31	30	30
Vagões para transporte de animais . .	154	153	151
Vagões abertos para materiais	219	206	206
Vagões fechados para mercadorias . .	353	355	359
TOTAL	864	851	853
1) Peso morto medio por carro de passageiro	15 500	15.500	15 500 Ks.
2) Peso por viajante de lotação . . .	407	407	407 »
» » » » » transportado	435	500	504 »
3) Peso morto dos carros-correio, chefe de trem e bagagem por tonelada de capacidade	1 058	1 058	1 058 »
4) Peso morto dos vagões de animais por cabeça de gado transportada	401	400	398 »
5) Peso morto dos vagões abertos por tonelada de capacidade	499	467	465 »
6) Peso morto dos vagões fechados por tonelada de capacidade	583	583	583 »

Estado geral do material rodante

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
LOCOMOTIVAS						
Em serviço	105	100	64	108	101	98
» reparo.	21	21	58	6	3	6
Aguardando reparo.	—	—	—	3	12	12
Irreparavei.	—	2	1	2	1	—
TOTAL	126	123	123	119	117	116
CARROS						
Em serviço	100	140	124	138	124	114
» reparo.	21	4	17	4	13	11
Aguardando reparo.	9	—	2	2	8	12
Irreparavei.	—	—	—	—	—	—
TOTAL	130	144	143	144	145	137
VAGÕES						
Em serviço	527	661	550	558	694	691
» reparo.	221	81	173	148	22	28
Aguardando reparo.	2	3	—	22	12	—
Irreparavei.	—	—	—	—	—	—
TOTAL	750	745	723	728	728	719

Utilização do Material Durante os Anos de 1932 e 1933

ESPECIE DO VEÍCULO	DESIGNAÇÃO	ANO DE 1932			ANO DE 1933		
		N.º de veiculos	PERCURSO ANUAL		N.º de veiculos	PERCURSO ANUAL	
			TOTAL	Média por veics.		TOTAL	Média por veics.
ESPECIE DO VEÍCULO	Locomotivas	82	3.982.491	48.566	87	3.788.760	43.548
	Automoveis de linha	3	29.675	9.891	3	18.651	6.217
CARROS	da Administração	4	27.894	6.973	4	55.368	13.842
	de pagamento	1	23.494	23.494	1	30.878	30.878
	reservados	1	7.615	7.615	1	10.969	10.969
	salões	3	87.129	29.043	2	80.745	40.372
	restaurantes	7	454.805	64.972	8	601.061	75.132
	de primeira classe	26	1.212.017	46.616	25	1.403.778	56.151
	de segunda classe	26	1.059.988	40.768	26	1.251.893	48.149
	mixtos	14	487.774	34.841	13	548.059	42.158
	funebres	1	616	616	1	1.405	1.405
	de bagagem — correio	27	1.300.646	48.172	25	1.442.348	57.693
	coletores de animais e encomendas	6	396.117	66.019	9	632.627	70.291
VAGÕES	fechados	260	2.541.780	9.776	267	3.726.158	13.955
	frigorificos	1	43.305	43.305	1	6.444	6.444
	de inflamaveis	40	314.822	7.870	40	412.365	10.061
	de pedra britada	11	70.969	6.451	14	172.582	12.327
	gondolas	105	743.673	7.082	104	816.227	7.848
	pranchas	69	480.482	6.963	65	659.864	10.151
	gaiolas	148	1.872.342	12.650	141	2.211.694	15.685
	TOTAL	750	11.125.468	14.833	747	14.064.465	18.827

Quadro n.º 9

Comparação percentual dos transportes nos ultimos seis anos

Anos	Remunerados	Não remunerados
1928	72 %	28 %
1929	70 %	30 %
1930	72 %	28 %
1931	78 %	22 %
1932	61 %	39 %
1933	62 %	38 %

Quadro n.º 10

Renda das principais mercadorias

nos ultimos seis anos

ESPECIE	Renda em contos de réis					
	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Açucar	619	1045	981	964	928	830
Arroz.	129	119	108	143	137	150
Agua Mineral	241	226	184	165	128	180
Batatas	53	121	55	38	50	46
Café	2710	4164	2707	5073	4162	4230
Feijão	110	129	134	119	152	210
Fumo	107	158	118	131	130	110
Sal	166	206	188	231	217	220
Diversos	5534	6329	4341	4460	4410	3736
Total	9669	12497	8816	11324	10314	9712

Quadro n.º 11

RELAÇÃO DA RECEITA DE CADA VERBA, NOS ULTIMOS CINCO ANOS

VERBAS	1929	Relação %	1930	Relação %	1931	Relação %	1932	Relação %	1933	Relação %
Passageiros	3.746:388$000	18,82	2.887:610$896	19,39	2.915:049$495	16,58	2.535:318$469	12,59	2.788:887$300	18,57
Bagagens e Encomendas	1.636:708$350	8,21	1.299:675$215	8,72	1.291:960$515	7,34	1.171:500$255	5,81	1.229:442$100	8,18
Animais	1.250:651$400	6,28	1.099:505$140	7,38	1.262:543$180	7,18	919:245$650	4,56	929:311$300	6,18
Café	4.164:884$900	20,92	2.707:565$300	18,18	5.073:108$500	28,85	4.162:017$700	20,66	3.825:612$300	25,46
Outras mercadorias . .	8.332:656$700	41,87	6.109:372$864	41,04	6.251:550$980	35,56	6.152:619$995	30,54	5.887:301$900	39,19
Telegramas	64:473$927	0,32	47:503$230	0,32	27:904$450	0,15	31:049$650	0,15	26:117$475	0,17
Armazenagens . . .	63:397$700	0,31	40:254$300	0,28	45:276$700	0,25	27:127$000	0,13	24:597$300	0,16
Diversas e Eventuais .	174:184$706	0,87	409:315$609	2,75	326:275$366	1,85	5.110:128$458	25,37	237:555$835	1,58
Comissões	469:533$156	2,40	287:450$939	1,94	385:476$384	2,24	37:370$447	0,19	77:248$100	0,51
RECEITA TOTAL .	19.902:878$839	100,00	14.888:253$493	100,00	17.579:145$570	100,00	20.146:377$624	100,00	15.026:073$610	100,00

Percentagem das despêsas por divisão

nos ultimos seis anos

DIVISÕES	1928	1929	1930	1931	1932	1933
1.ª - Administração .	3,05	3,47	4,67	5,12	3,80	3,46
2.ª - Trafego . . .	13 38	13,96	14,36	15 44	17,60	17,72
3.ª - Locomoção . .	48,38	48,45	44,13	45,47	41,17	41,61
4.ª - Linha	29,02	27,68	31,48	28,41	30,77	30,59
Diversos . . . (1)	6,17	6,44	5,36	5,56	6,66	6,62
—	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(1) Este titulo compreende: Fiscalização Federal, Caixa de Aposentadorias e Pensões, Contribuição para a Contadoria Central Ferroviaria e Superintendencia.

Percurso de Trens e Locomotivas

nos ultimos seis anos

ANOS	Trens-Klm.	Locomot.-Klm.	Ton. Klm.	Percentagem	
	A	B	C	% a/c	% b/c
1928	2.544.229	3.469.184	296.238.112	8,5	11,7
1929	2.599.638	4.057.155	288.991.058	8,9	14,0
1930	2.503.089	4.168.511	273.274.893	9,1	15,2
1931	2.658.313	4.536.802	309.106.825	8,5	14,6
1932	2.306.861	3.982.491	257.373.081	8,9	15,4
1933	2.509.026	3.788.760	306.840.914	8,1	12,3

Quadro n.º 14

Custo do trem - quilometro

DE

1928 a 1933

ANOS	IMPORTANCIAS
1928	10$096
1929	9$427
1930	9$339
1931	8$602
1932	8$087
1933	7$877

Quadro n.º 17

Transportes Remunerados

nos ultimos três anos

Anos	Quantidade - mil toneladas	Oscilação p/100	Percursos - milhões	Oscilação p/100	Percurso médio - Klm.
1931	652	100	68	100	104
1932	563	86	66	97	117
1933	567	87	60	88	106

Unidades de trafego relativas aos anos de 1931, 1932 e 1933

	1931	1932	1933
	Mil Toneladas	Mil Toneladas	Mil Toneladas
a) Mercadorias	58.579	57.774	52 318
b) Bagagens e encomendas (1 tonelada correspondendo a 4 toneladas) . .	9.364	8.988	9.208
c) Passageiros (kgs. 500)	21.155	18.750	18.023
d) Animais	8.410	6 615	6.603
TOTAIS . . .	97.508	92.127	86.152

Movimento Geral de Trens e Locomotivas, nos ultimos Quatro Anos

DESIGNAÇÃO	1930		1931		1932		1933	
	N.º de trens	Percurso	N.º de trens	Percurso	N.º de trens	Percurso	N.º de trens	Percurso
REMUNERADOS								
Especiais de tropas	570	26.871	—	—	1.903	143.211	35	2.841
Passageiros	4.840	826.585	5.973	860.135	5 609	741.838	6.391	871.103
Mixtos	10.587	596.738	11.557	732.737	10.215	717.688	11.317	770.940
Mercadorias	6.068	403.023	6.305	425.707	5.769	444.403	7.584	562.972
Fundo de melhoramentos	—	—	—	—	756	62.920	1.029	84.705
SOMA:	22 065	1.853.217	23.835	2.018.579	24.252	2.110.060	26.356	2.292.561
NÃO REMUNERADOS								
Passageiros	713	55.209	635	51.465	542	48.692	543	45.667
Lastros V. P.	3.335	360.636	2.713	370.208	991	47.631	1.845	70.278
Lastros de lenha	2.461	228.522	1.700	210.845	1.224	91.854	1 645	95.318
Socorro	84	5.505	85	7.216	95	7.982	35	3.194
Experiencia	—	—	—	—	30	642	51	2.008
Locomotivas de auxilio	—	—	—	—	665	11.945	1.621	29.098
Locomotivas em manobras	1 908	1.596 021	2.056	1.811.631	1.868	1.593.402	1.964	1.203.881
Locomotivas isoladas	2.710	69.401	2.716	66.858	2 307	70.283	2.238	46.755
SOMA:	11.211	2.315.294	9.905	2.518.223	7.722	1.872.431	9.942	1.496.199
TOTAL GERAL	33.276	4.168.511	33.740	4.536.802	31.974	3.982.491	36.298	3.788.760

Especificações das locomotivas

Numeração	Quantidade	Tipo	CILINDROS		PRESSÃO DE REGIME Quilograma por cm²	Peso em ordem de marcha Kgs.	Peso aderente Kgs.	Peso tender em marcha Kgs.	Fabricante	Data de fabricação	Esforço de tração maximo Kgs.	CAPACIDADE			Comprimento com o tender
			Diametro	Curso								Lenha m³	Carvão kgs.	Agua lts.	
1 a 5	5	2-6-2	0,356	0,458	10	28.500	20.480	tanque	Beyer & Peacock	1881	4.964	—	2	3 500	5,83
6 e 7	2	0-6-0	0,300	0,370	12	17.500	17 500	„	Tubize	1923	3.825	—	1	1.500	6,65
10 a 13	4	2-6-4	0,356	0,458	10	30.400	20 480	„	Beyer & Peacock	1893	4.964	—	2	3.500	9,80
40 a 42	3	4-4-0	0,305	0.406	10	22.000	16 000	16.000	Baldwin	1895	2.816	10	6	7.000	13,86
50 a 52	3	4-4-0	0.356	0,458	10	22.300	16.300	16 000	„	1891	3.885	10	6	7 000	14,10
60 - 63 - 64	3	4-4-0	0,381	0,508	10	23 850	17 850	20.000	Rhode Island	1891	5.760	9	5,2	8 000	13,54
70	1	2-4-2	0,356	0,458	10	26.300	16.300	20.000	„ „	1891	4.112	9	5,2	8.000	—
80	1	2-6-0	0,280	0,406	10	17 000	14.500	16 500	Baldwin	1895	3.258	10	6	7 000	13,60
90	1	2-6-0	0,305	0.458	10	18 000	16 000	16.000	„	1894	3.853	10	6	7.800	13,05
100	1	2-6-0	0,254	0.406	10	27 000	20.000	tanque	„	1927	2.394	—	3	3.000	—
110	1	2-6-0	0.305	0 458	10	18.000	16 000	16.000	„	1894	3.853	9	5	7.000	13,07
120 a 125	6	2-6-0	0.318	0,458	10	18 530	16.530	16 500	Beyer & Peacock	1882	3.961	7	4,2	4.000	11,35
130	1	2-6-0	0,356	0,458	11	24.900	20.500	20.000	R. S. M.	1923	4.974	9,5	5,6	7.200	13,80
131 a 134	4	2-6-0	0.356	0,458	11	24 900	20.500	20 000	Baldwin	1894	4 974	9,5	5,6	7 200	13,80
140 e 141	2	2-6-0	0,381	0,458	11	27.600	23.500	20.000	„	1894	5 233	9	5,2	8.000	13,30
150 a 153	4	2-6-0	0.365	0.508	11	27.600	23.500	20.000	Rhode Island	1891	5 750	9	5,2	8.000	13,40
160 e 161	2	2-6-0	0,432	0.558	12	37 700	32 750	26.000	Baldwin	1911	8.187	11	7	9 500	15,60
170 e 171	2	4-6-0	0.432	0 558	12	42 500	34 500	30,000	„	1911	8.919	11	7	9 500	16,00
172 a 177	6	4-6-0	0 407	0.508	13	43.540	34.500	31 200	„	1923	8.612	12	7,5	11.000	16,52
180 - 182 - 183 . . .	3	2-8-4	0,407	0,558	11	47 200	32 270	tanque	Beyer & Peacock	1890	8.100	—	3	4 600	10,65
181	1	2-8-0	0,432	0,558	11	40.000	36.500	26.000	„ „ „	1890	8.100	12	7	11 000	15,80
200 e 201	2	2-8-0	0,407	0 508	11	35 500	32 000	20.000	Baldwin	1891	7.600	9	5,2	8.000	—
210 a 218	9	2-8-0	0.430	0,500	12	36.450	32.000	25.090	Schwartzkopff	1912	7 765	10,5	6,3	10.000	14,85
220 a 223	4	2-8-0	0,407	0,508	12	37.300	33.700	26.148	Baldwin	1911	8.686	11	7	9.000	16,01
230 a 233	4	2 8-0	0,457	0,558	12,5	53 980	49.450	30.810	„	1923	11.952	12	7,5	11 000	16,70
240	1	0 8-0	0,405	0.460	12	38.000	38.000	tanque	Krause & Cia.	1919	8.276	—	2,5	5 000	8,55
241 e 242	2	2-4-4 0	0,330-0,500	0,430	12	45.000	40 500	„	Winterthin	1919	9.555	—	3,8	3,6	10,50
250 a 254	5	2-8-0	0,430	0,500	12	36 450	31.740	25.090	Schwartzkopff	1922	7.765	10,5	6,3	10.000	14,85
260 a 262	3	4-6-2	0,430	0,500	12	48.000	31.540	30 000	Haine St. Pierre	1922	7.664	12	7,5	9.500	18,00
263 a 272	10	4-6-2	0.410	0 508	12	48 000	28 500	26.500	Schwartzkopff	1926	7.000	10,5	6,3	10.000	16,00
290 e 291	2	2-8-2	0,457	0,508	12,5	55.500	39.900	26.762	Baldwin	1925	11.409	10	7,5	10 000	17,40
300 a 302	3	2-8-2	0,445	0.508	13,6	55.000	39.500	31.120	American	1926	10.710	9	7,2	10.000	17,70
310 a 324	15	2-8-2	0,450	0.508	12	49 000	38.000	26 500	Schwartzkopff	1927	9 260	10,5	6,3	10.000	15,90
TOTAL	116														

NOTA: -- As locomotivas 6 e 7 pertencem á Estrada de Ferro Trespontana.

PESO POR EIXO DAS LOCOMOTIVAS MAIS PESADAS QUE ESTÃO TRAFEGANDO SOBRE CADA TIPO DE TRILHO - Em 31 de Dezembro de 1933.

Tipo de trilho	Peso por eixo
kgs.	
34,720	12.360 Kgs.
29,760	9.975 »
25,100	11.500 »
24,800	11.500 »
22,320	9.875 »
21,500	9.875 »
19,500	8.000 »
17,000	6.833 »

Reparações feitas nos ultimos três anos

DISCRIMINAÇÃO		1931	1932	1933
GRANDES REPARAÇÕES	Locomotivas.	76	52	25
	Carros	51	35	58
	Vagões.	194	78	183
REPARAÇÕES MEDIAS	Locomotivas.	12	6	26
	Carros	57	41	8
	Vagões.	109	125	48
REPARAÇÕES CORRENTES	Locomotivas.	19	6	12
	Carros	8	1	7
	Vagões.	11	8	16

Comparação dos Transportes nos ultimos Sete Anos

Quadro n.º 21

DISCRIMINAÇÃO	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Passageiros sem abatimento em 1.ª classe .	316.618	316.012	302.773	222.688	229.351	208.464	207.209
Passageiros sem abatimento em 2.ª classe .	785.225	788.826	616.944	510.647	508.343	428.539	415.851
Passageiros com abatimento em 1.ª classe .	6.308	10.647	7.537	6.445	7.032	5.846	8.253
Passageiros com abatimento em 2.ª classe .	5.204	40.442	31.036	14.739	19.691	11.732	18.715
Passageiros p/ conta dos Governos em 1.ª classe	8.794	5.061	6.239	7.022	4.468	5.593	6.177
Passageiros p/ conta dos Governos em 2.ª classe	19.834	10.550	9 047	14.965	11.528	14.714	9.966
Passageiros gratis em 1.ª classe	3.518	3.810	3.897	4.622	4.229	4.313	5.492
Passageiros gratis em 2.ª classe	9.907	14.592	21.289	20.783	20.654	23.368	24.197
Bagagens e encomendas s/ abatimento (Tons.)	24.360	26.560	24.535	22.123	21.844	19.387	22.012
Bagagens e encomendas p/ c/ governos („)	645	235	182	223	333	354	380
Bagagens e encom.s em serv.º Estrada („)	2.841	2.358	2.335	2.356	2.994	3.145	3.678
Bovinos (cabeças)	109.586	115.280	109.176	88.869	105.324	67.337	74.255
Cavalares (cabeças)	415	443	278	801	340	159	303
Suinos (cabeças)	41.851	36.713	28.188	33.008	38.240	34.248	37.721
Animais diversos (cabeças)	1.588	1.387	986	507	3.373	597	1.033
Animais diversos por conta dos Governos (cabeça)	331	—	257	106	326	195	310
Mercadorias em trafego local . . . (Tons.)	40.870	46.762	41.184	33.399	35.587	34.691	49.169
Mercadorias em trafego mutuo . . („)	150.744	149.632	162.167	122.759	132.537	112 863	138.630
Mercadorias em tranzito . . . . . („)	2.645	2.215	2.150	4.843	32.078	34.182	—
Mercadorias p/ conta dos Governos . („)	5.612	1.924	1.678	2.965	4.555	5.849	3.742
Total das mercadorias remuneradas . („)	199.870	200.533	207.178	163.967	204.757	187.585	191.541
Tons. - quiloms. de mercas. remuneradas .	31.457.317	31.135.900	35.096.256	26.655.845	37.596.281	40.134.961	33 974.449
Mercadorias em serviço da Estrada . (Tons.)	46.321	56.382	57.765	163.227	228.186	175.739	169.721
Café transportado (sacas)	696.201	596.499	880.118	600.516	1.144.174	926.314	841.194
Renda de trafego	16.026:693$676	16.995:834$525	21.219:805$927	15.957:233$007	18.549:827$170	17.403:323$419	14.816:059$975

Passageiros Transportados

nos ultimos sete anos

	N.º total de passageiros transportados a qualquer distancia.	Percurso médio de um passageiro de 1.ª classe Km.	Percurso médio de um passageiro de 2.ª classe Km.
1927	1.155.487	62,5	44,3
1928	1.189.581	61,8	44,9
1929	998.402	71,2	47,0
1930	801.911	67,5	42,5
1931	807.499	70,6	44,4
1932	675.334	71,2	45,2
1933	666.171	71,1	46,2

RELAÇÃO DO CAFÉ EXPORTADO E EM TRANZITO PELA SUL DE MINAS, PELOS RAMAIS DO ESTADO E LINHA FLUVIAL, NOS ULTIMOS TRÊS ANOS -- EM SACAS

	SANTOS OU NORTE	MARITIMA	ANGRA	OUTROS DESTINOS	TOTAL
EM 1931					
Despachado pela E. F. Sul de Minas	241.085	399.775	80.067	4.276	725.203
„ „ E. F. São Gonçalo do Sapucaí	2.007	22.982	188	—	25.177
„ „ E. F. Trespontana	9.183	48.560	5.699	562	64.004
„ „ E. F. Machadense	18.991	87.002	10.164	2	116.159
„ „ Linha Fluvial	112	180	—	—	292
Tranzitos:					
Procedentes da Companhia Mogiana	404	141.489	20.189	—	162.082
„ „ Viação Fluvial do Rio Sapucaí	2.282	16.627	—	—	18.909
„ „ Empresa Naveg. do Rio Sapucaí	14.737	17.091	—	520	32.348
TOTAL GERAL	288.801	733.706	116.307	5.360	1.144.174
EM 1932					
Despachado pela E. F. Sul de Minas	58.448	281.762	136.701	1.945	478.856
„ „ E. F. São Gonçalo do Sapucaí	696	13.260	2.083	1	16.040
„ „ E. F. Trespontana	1.563	34.201	11.885	—	47.649
„ „ E. F. Machadense	3.783	46.990	13.845	—	64.618
„ „ Linha Fluvial	—	—	—	—	—
Tranzitos:					
Procedentes da Companhia Mogiana	—	161.063	145.826	2	306.891
„ „ Viação Fluvial do Rio Supucaí	—	300	1.015	—	1.315
„ „ Empresa Naveg. do Rio Sapucaí	—	7.147	3.716	—	10.863
TOTAL GERAL	64.490	544.723	315.071	1.948	926.232
EM 1933					
Despachado pela E. F. Sul de Minas	282.802	258.751	12.016	31.791	585.360
„ „ E. F. São Gonçalo do Sapucaí	8.114	11.801	—	1.951	21.866
„ „ E. F. Trespontana	10.768	36.278	377	1.864	49.287
„ „ E. F. Machadense	47.260	47.177	2.012	6.006	102.455
„ „ Linha Fluvial	—	—	—	—	—
Tranzitos:					
Procedentes da Companhia Mogiana	—	39.135	30.305	3	69.443
„ „ Viação Fluvial do Rio Sapucaí	79	4.511	—	636	5.226
„ „ Empresa Naveg. do Rio Sapucaí	1.670	5.786	811	2.364	10.631
TOTAL GERAL	350.693	403.439	45.521	44.615	844.268

TRECHOS DE LINHA EMPEDRADA E POR EMPEDRAR

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1933

TRECHOS	EXTENSÃO KMS.	EXTENSÃO EMPEDRADA - QUILOMETROS			EXTENSÃO A EMPEDRAR KMS.
		Com pedra britada	Com cascalho	TOTAL	
Linha Tronco	360	181,247	45,300	226,547	133,453
Linha Sapucaí	270	174 770	50,029	224,799	45,201
Linha da Barra	285	78,058	1,290	79,348	205,652
Ramal de Campanha	86	86,000	—	86,000	—
Ramal de S. Gonçalo do Sapucaí . .	31	31,000	—	31,000	—
Ramal de Lavras.	95	3,000	4,090	7,090	87,910
Ramal de Três Pontas	20	—	—	—	20,000
Ramal de Alfenas	8	—	—		8,000
Ramal de Machado	40	—	—	—	40,000
Ramal de Delfim Moreira	36	3,499	—	3,499	32,501
Ramal de Paraisopolis	52	4,900	—	4,900	47,100
Ramal de Passa Três	40	1,516	—	1,516	38,484
	1.323	563,990	100,709	664,699	658,301

Emprego de dormentes nos ultimos dez anos

1924	132.436
1925	198.061
1926	359.555
1927	406.118
1928	318.129
1929	295.611
1930	435.800
1931	320.215
1932	359.936
1933	298.148

Resumo do intercambio de Veículos com a Estrada de Ferro Oeste de Minas durante o Ano de 1933

MÊSES	Veículos da Sul de Minas nas linhas da E. F. Oeste de Minas				Veículos da E. F. Oeste de Minas nas linhas da Sul de Minas			
	Quantidade de veículos	Percurso	ESTADIA Dias	ESTADIA Média dia	Quantidade de veículos	Percurso	ESTADIA Dias	ESTADIA Média dia
Janeiro	217	112.157	842	4	37	19.846	375	10
Fevereiro	189	107.166	1.058	6	22	7.217	250	12
Março	249	85.007	1.689	7	21	12.694	252	12
Abril	162	44.370	1.029	7	10	4.312	132	13
Maio	144	54.234	882	7	38	12.878	334	9
Junho	83	71.155	913	11	24	7.152	261	10
Julho	155	107.707	1.259	9	19	7.636	255	14
Agosto	133	145.826	1.389	10	37	17.734	421	12
Setembro	118	109.489	1.326	11	63	31.517	626	10
Outubro	121	85.519	1.216	10	108	74.586	1.516	14
Novembro	123	70.102	1.187	10	103	46.766	885	9
Dezembro	118	70.468	1.275	10	113	58.179	1.335	12
TOTAL	1.812	1.063.200	14.065	102	595	300.517	6.642	137

Quadro n.º 27

Resumo do intercambio de Veículos com a Cia. Mogiana

durante o Ano de 1933

MÊSES	Veiculos da Sul de Minas nas linhas da Cia. Mogiana				Veiculos da Cia. Mogiana nas linhas da Sul de Minas			
	Quantidade de veiculos	Percurso	ESTADIA		Quantidade de veiculos	Percurso	ESTADIA	
			Dias	Importancia			Dias	Importancia
Janeiro	5	—	14	72$000	7	431	16	480$000
Fevereiro	2	—	9	64$000	3	534	6	15$000
Março	2	—	12	156$000	3	759	8	93$000
Abril	4	—	14	80$000	9	592	25	114$000
Maio	2	—	2	—$—	14	1.253	40	139$000
Junho	—	—	—	—$—	15	1.452	52	310$000
Julho	5	—	22	103$500	50	7.731	143	435$500
Agosto	4	—	27	142$500	28	8.748	95	454$500
Setembro	1	—	1	—$—	68	9.132	193	Não foram recebidas faturas.
Outubro	3	—	3	—$—	49	11.945	212	
Novembro	1	—	3	—$—	66	4.944	148	375$000
Dezembro	—	—	—	—$—	29	8 281	105	978$000
TOTAL	29	—	107	618$000	341	55.802	1.043	3:394$000